



RUP Zeepstraat

Stad Bilzen
Scopingnota

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

Colofon

Opdracht

RUP Zeepstraat
Scopingnota

Opdrachtgever

Stad Bilzen
Deken Paquayplein 1
3740 Bilzen

Opdrachthouder

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen
T: +32(0)3 221 55 00
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB
Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

Identificatienummer

4664303027_RUP Zeepstraat

Projectmedewerkers

Pieter-Jan Gommé	Ruimtelijk planner/Projectleider
Koen Janssens	Ruimtelijk planner/Team Manager

Datum

18 april 2023

Auteur

PGO

Status/ revisie

Scopingnota

Vrijgave

KJA

Inhoudsopgave

Blz

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding en algemene doelstellingen plan	2
1.2	Situering	3
1.2.1	Macroniveau	3
1.2.2	Microniveau	3
1.2.3	Afbakening plangebied	3
1.3	Reikwijdte, detailleringsniveau en in te zetten instrumenten	3
2	Mogelijke alternatieven	4
3	Referentietoestand	5
3.1	Historische context	5
3.2	Ruimtelijk voorkomen en functioneren	6
3.2.1	Bebouwing	6
3.2.2	Functies	9
3.2.3	Groen	10
3.3	Fysisch functioneren	11
3.3.1	Bodem	11
3.3.2	Water	14
3.3.3	Biodiversiteit	17
3.4	Landschap en erfgoed	20
3.5	Mobiliteit	22
3.6	Omgevingskwaliteit	23
3.6.1	Geluidsbelasting	23
3.6.2	Luchtkwaliteit	24
3.6.3	Straling en veiligheid	25
4	Beleidscontext	27
4.1	Structuurplanning	27
4.1.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: Bilzen als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	27
4.1.2	Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg (RSPL)	29
4.1.3	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	30
4.2	Overige relevante studies:	33
4.2.1	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)	33
4.2.2	Beleidsplan Ruimte Limburg (BRL) – Ruimtepact 2040	34
4.2.3	Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en voorzieningen	36
4.2.4	Mobiliteitsplan	40
4.3	Juridische planologische toestand, rooilijnplannen en atlas de buurt- en voetwegen	41
4.3.1	Bestemmingsplannen	41
4.3.2	Verkavelingen (nog aan te vullen)	44
4.3.3	Rooilijnplannen (nog aan te vullen)	44
4.3.4	Atlas der buurt- en voetwegen	45
4.4	Kwaliteiten, knelpunten, potenties en bedreigingen	46
4.4.1	Kwaliteiten	46
4.4.2	Knelpunten	46
4.4.3	Potenties	46
4.4.4	Bedreigingen	46
5	Visie voorgenomen plan	47
5.1	Algemene visie	47
5.2	Ambities	48

5.2.1	Bebouwing en functies	48
5.2.2	Ontsluiting en parkeren	52
5.2.3	Groen en open ruimte	54
5.3	Ontwikkellocaties	56
5.3.1	Zone mogelijke kernversterking/verdichting	56
5.3.2	Zone behoud groen	56
5.3.3	Zone publieke pleinfunctie	56
5.3.4	Zone parkeergelegenheid	56
5.3.5	Zone recreatieve functie	57
6	Bepalen van de plan-MER plicht	58
7	Onderzoek naar de aanzienlijkheid van milieueffecten	59
7.1	Bodem	59
7.2	Water	61
7.3	Biodiversiteit	63
7.4	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	65
7.5	Mens – mobiliteit	67
7.6	Mens – ruimtelijke aspecten, veiligheid en gezondheid	71
7.7	Klimaat	73
7.8	Leemten in de kennis	73
7.9	Grensoverschrijdende effecten	73
7.10	Globale conclusie over de aanzienlijkheid van milieueffecten	73
8	Bijlagen	74
8.1	Behandeling adviezen en inspraakreacties	74
8.2	RVR-toets	74

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en algemene doelstellingen plan

De opdracht bestaat uit de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan RUP Zeepstraat, ten zuidoosten van de stadskern van Bilzen. In het RUP dient zowel een herbestemming te gebeuren van de gewestplanbestemmingen als een volledige herziening van het BPA Eikaert en een beperkte herziening van het RUP Recreatie. De reden hiervoor is dat er reeds in het gemeentelijk structuurplan een visie werd uitgewerkt voor deze site. In functie van een optimaal ruimtegebruik werd een herinrichting als ‘gemengde zone voor stedelijke ontwikkeling’ voorgesteld. Deze herinrichting kan zorgen voor een transformatie van de site en een antwoord bieden op verschillende recente ontwikkelingen:

- De bedrijven binnen de KMO-zone zijn in transitie (herbestemming/reorganisatie);
- Aanleg fietssnelweg F76 langsheen de spoorlijn;
- Uitbreiding site ‘De Kimpel’ (uitbreiding bestemming zone voor openbaar nut)

De opzet van het RUP is om een algemene visie te vormen met krachtlijnen en aandachtspunten die de ontwikkeling van deze zone vorm zullen geven zonder te vervallen in een detaillistisch kader. Er zijn een aantal ambities geformuleerd waaraan het plan dient te voldoen:

- Duurzame transformatie van de site naar een gemengde ontwikkeling met eventueel industriële/ambachtelijke activiteiten, kantoren, kleinhandel, diensten, recreatie, wonen, openbaar nut,...;
- Een kwalitatief front/gevel vormen vanaf de spoorweg;
- Ontwikkelingsmogelijkheden bepalen voor bestaande bedrijven;
- Integreren tracé fietssnelweg;
- Onderzoek naar de mobiliteits- en geluidsimpact;
- De integratie van een openbare parkeerruimte voor het station, De Kimpel, ...;
- Randvoorwaarden die een toekomstige verdichting structureren;
- Rekening houden met de inzichten van het witboek BRV;
- Aansluitingen op het bestaande netwerk voorzien.

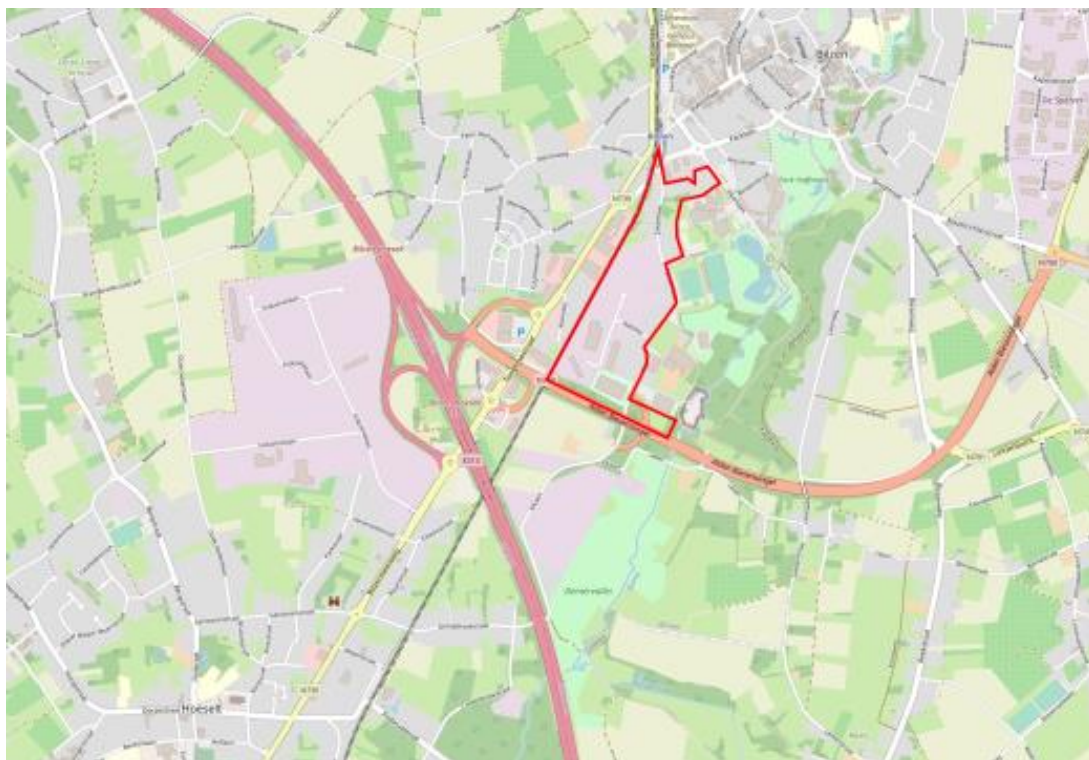
1.2 Situering

1.2.1 Macroniveau

Op macroschaal is het plangebied gelegen ter hoogte van de afrit van de E313 tussen Hasselt en Luik met de N730 tussen Bilzen en Hoeselt. Het plangebied wordt tevens begrensd door de spoorlijn tussen Genk en Tongeren. Het gebied betreft in hoofdzaak een bedrijventerrein gelegen tussen Bilzen in het noordoosten en Hoeselt in het zuidwesten.

1.2.2 Microniveau

Het plangebied is gelegen in het kleinstedelijk gebied van Bilzen, en omvat het volledige bedrijventerrein Eikaert met een uitbreiding naar het noorden in de richting van het station en noordelijk van De Kimpel. Ook de voorzijde van 'Kinderrijk' wordt mee opgenomen in het RUP. Het gebied wordt gekenmerkt door enkele grote bebouwde volumes binnen de KMO-zone, eengezinswoningen binnen een woonlint en enkele onbebouwde delen die al dan niet bebost zijn.



Figuur 1 – Contour plangebied

1.2.3 Afbakening plangebied

Concreet wordt het plangebied afgebakend door de spoorweg Bilzen-Tongeren aan de westzijde, de N700 aan de zuidzijde, het residentieel wonen langsheen de Vrankrijkstraat aan de oostzijde, en de Zeepstraat en een deel van de Eikenlaan aan de noordoostzijde. Het plangebied is bijna 19 hectare groot.

1.3 Reikwijdte, detailleringsniveau en in te zetten instrumenten

Het RUP omvat de opmaak van een grafisch plan en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften teneinde het plangebied te herbestemmen. Het RUP beoogt de ordening van een plangebied van 18,9 ha op gemeentelijk niveau. De bestemmingen en stedenbouwkundige verordeningen worden vastgelegd op perceelsniveau.

2 Mogelijke alternatieven

Het voorliggend RUP beoogt de reconversie van een bedrijvensite en omgeving tot een zone voor stedelijke ontwikkeling, die dient te fungeren als toegangspoort tot het kleinstedelijk gebied van Bilzen. Het RUP wordt noodzakelijk geacht om de nieuwe bestemming en inrichting op deze site en aanverwante ruimte juridisch te verankeren. De mogelijke alternatieven op de uitkomst van dit RUP worden hieronder afgewogen.

Type alternatief	PRO	CONTRA
Nulalternatief: het RUP wordt niet uitgevoerd	De huidige juridische toestand blijft gehandhaafd. Hiermee dus ook de beperkende voorschriften en strenge bestemmingszones.	De richtinggevende en bindende bepalingen uit het GRS worden niet opgevolgd waardoor de huidige knelpunten gehandhaafd blijven.
Locatiealternatief: een andere locatie / afbakening voor de ontwikkeling wordt onderzocht	Er zijn reeds aanwezige bedrijven bezig met een herorganisatie in functie van de herbesteding naar een meer gemengde stedelijke ontwikkeling. Ook de nabijheid van het station is een meerwaarde bij deze locatiekeuze. Een locatiealternatief is dus niet aan de orde.	Verloedering van het gebied zonder impulsen stedelijke verdichting
Inrichtingsalternatief: een andere inrichting / programma voor de ontwikkeling wordt onderzocht	De meest optimale inrichting en programma i.f.v. de draagkracht en de te bereiken doelen worden gerealiseerd.	Flexibiliteit vs. rechtszekerheid

Voor dit planvoornemen zijn er slechts in beperkte mate inrichtings- en programma-alternatieven, m.n. voor de ruimtelijke integratie van de gemengde stedelijke functies. Deze alternatieven zullen zich in de loop van het planningsproces scherper aftekenen. De inzichten die uit dit alternatievenonderzoek voortvloeien kunnen ertoe leiden dat er bijkomende voorstellen worden gedaan ter verfijning van de voorschriften of de planperimeter.

3 Referentietoestand

3.1 Historische context

Het plangebied situeert zich in wat in de 18^e eeuw nog een groene corridor van weiland was tussen de historische kern van Bilzen en het gehucht Hoeselt. De huidige verbinding via de Zeepstraat ontstond al in de eerste helft van de 19^e eeuw, evenals de rechtstreekse verbinding met Hoeselt via wat vandaag de N730 is. In 1863 werd de spoorlijn tussen Beverst en Tongeren, die de westelijke grens van het plangebied vormt, geopend. De zuidelijke verbindingsweg N700, ook wel Alden Biesensingel genaamd, die de zuidelijke grens van het plangebied vormt, werd aangelegd in de jaren '70 van de 20^e eeuw.

Tot de late jaren '80 omvatte het plangebied vnl. kleine bossen en graslanden, omdat het toen volgens de gewestplannen nog hoofdzakelijk als woonuitbreidingsgebied was bestemd. In 1988 werd echter het BPA Eikaert goedgekeurd, dat het grootste deel van voorliggend plangebied herbestedde tot KMO-zone, met bijhorende wegenis en buffers. Figuur 2 geeft de veranderingen weer vanuit de lucht sinds de jaren '80 tot vandaag.

Vandaag bevindt er zich voornamelijk grootschalige bedrijvigheid in het plangebied, met o.m. bedrijven als Belizia Shoe, Elka en Fro D'or die er gevestigd zijn. Langs de Vrankrijkstraat en Zeepstraat is lintbebouwing te vinden, die een buffer vormt met de recreatiefuncties net ten oosten van het planvoornemen. Daar is nl. het RUP Recreatie van kracht, met o.a. een escape room, het kinderpretpark Kinderrijk, de Martinus paardenhumaniora met pistes en cafetaria en de voetbalterreinen van Belisia Bilzen SV. In het zuiden van het plangebied bevindt zich tevens een indoor karting in lijn met deze recreatieve functie.



Figuur 2 – Luchtfoto van het plangebied in 1985, 2003 en 2016

3.2 Ruimtelijk voorkomen en functioneren

3.2.1 Bebouwing

Bedrijventerrein Eickaert

De luchtfoto's in Figuur 2 geven een goed beeld van de grote korrel in het gebied, wat zich ook weerspiegelt in de perceelsgrootte. De grote bedrijven vormen een buffer tussen de spoorlijn 34 en de kleinschalige lintbebouwing langs de Vrankrijkstraat.



Figuur 3 – Bedrijventerrein met zicht op Fro D'or



Figuur 4 – Zicht op Belizia Shoe



Figuur 5 – Zicht op Belizia Shoe & Fro D'or

Vrankrijk/Zeepstraat

Ter hoogte van de oostelijke begrenzing van het plangebied (Vrankrijk/Zeepstraat) vinden we verschillende woonclusters terug die zich langsheen de verbindingsweg bevinden. Het gaat om ééngezinswoningen met een residentieel karakter. In het uiterste noorden van het plangebied, ter hoogte van de Beliziatunnel, vinden we het Belisiapark terug. Dit is een woonproject met 6 urban villa's (meergezinswoningen) die verspreid in de ruimte liggen, onderling verbonden door groene ruimte.



Figuur 6 – Woningen Vrankrijk



Figuur 7 – Woningen Zeepstraat – overzijde voetbal



Figuur 8 – Woningen Zeepstraat



Figuur 9 – Zeepstraat - Belisiapark



Figuur 10 – Woningen Zeepstraat - Vrankrijk

3.2.3 Groen

Het aanwezige groen ter hoogte van het bedrijventerrein is beperkt tot enkele groenbuffers rondom het bedrijventerrein. Zo vinden we deze terug tussen de spoorweg en de bedrijven Eco-Gardens en Kaptein, langsheen de Alden Biesensingel en rondom Dubois Medica.

Voor het overige is er nog een groenzone aanwezig ter hoogte van de woning gelegen aan de Zeepstraat 16.



Figuur 12 – Braakliggend terrein Natveld & Groene zone achterzijde De Kimpel



Figuur 13 – Groene buffer Alden-Biesensingel

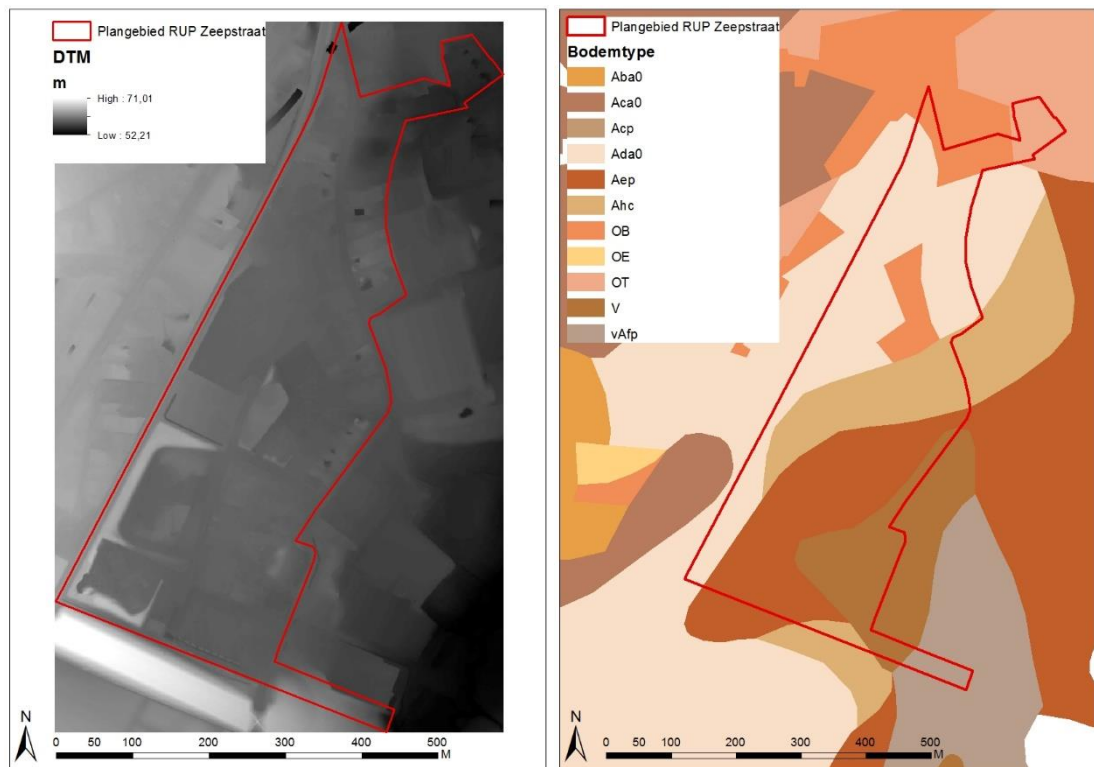
3.3 Fysisch functioneren

3.3.1 Bodem

Categorie	Plangebied en omgeving
Reliëf (Figuur 14)	Het plangebied kent vrij weinig hoogteverschillen, enkel tussen de gronden t.h.v. de Kimpel in het noordoosten en die grenzend aan de spoorweg in het zuidwesten (+/- 600m in vogelvlucht) zit een tiental meter verschil. Het plangebied ligt op een hoogte van ongeveer 60 mTAW.
Bodemtypes (Figuur 14)	<u>Binnen het plangebied:</u> Ada0: matig gleyige leemgrond met textuur B horizont Ahc: sterk gleyige leemgronden met sterk gevlekte textuur B horizont Aep: sterk gleyige leemgrond met reductiehorizont, zonder profielontwikkeling vAfp: zeer sterk gleyige leemgrond met reductiehorizont, zonder profielontwikkeling en met veensubstraat V: venige gronden OB: bebouwde zone OT: vergraven terrein <u>Omgeving:</u> Aba0: niet gleyige leemgrond met textuur B horizont Aca0: zwak gleyige leemgrond met textuur B horizont OE: groeve
Ontginningen	Geen ontginningen in de ruimere omgeving van het plangebied
Bodemonderzoeken (Figuur 16)	<u>Binnen het plangebied:</u> Vnl. beschrijvende bodemonderzoeken, en een bodemsaneringsproject t.h.v. De Kimpel <u>Omgeving:</u> Oriënterende bodemonderzoeken
Erosiegevoeligheid (Figuur 17)	Over het hele plangebied komen erosiegevoelige zones voor, vnl. in het zuiden en zuidoosten. Over de potentiële bodemerosie binnen het plangebied is echter geen info beschikbaar.
Gevoeligheid voor grondverschuivingen	De kaart van gevoeligheid voor grondverschuivingen bestaat enkel voor het zuidwestelijke deel van Vlaanderen.
Waardevolle bodem	Geen bodemkundig erfgoed in de wijde omgeving van het plangebied

Het plangebied is nog net gelegen binnen de landbouwstreek Zandleemstreek, maar grenst niet ver van de Leemstreek in het zuiden (al vanaf Hoeselt) en de Kempen in het noorden (al vanaf Munsterbilzen). De gronden binnen en rondom het planvoornemen zijn echter allemaal min of meer gleyige leemgronden, gelegen bovenop zandige lagen. Op grotere diepte (40+ m) bevindt zich een zeer dikke krijtlaag (Figuur 15).

Binnen het plangebied zijn vnl. de gronden aan de zuidelijke en zuidoostelijke randen erosiegevoelig door de steilere hellingen van de bermen (N700 en spoorlijn 34).

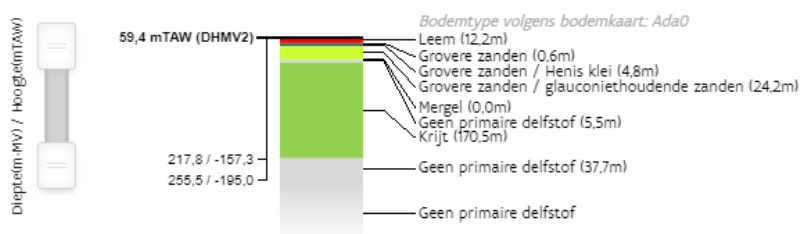


Figuur 14 – Terreinhoogte in en rond het plangebied (links) en bodemkaart met bodemtypes (rechts)

Locatie: XY (Lambert72) = 230270 173514 / GPS (Lat/Long) = 50,8664 5,5091 / Z (DHMV2) = 59,4 mTAW

Dichtstbijzijnde adres: Zeepstraat 9, 3740 Bilzen

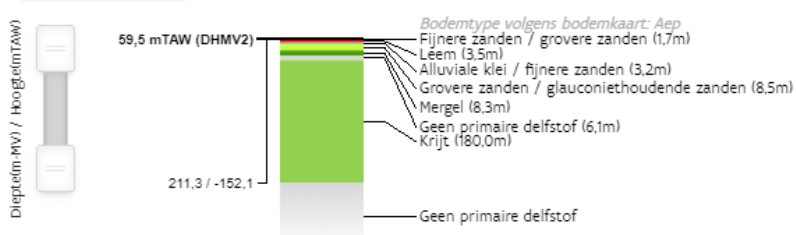
Primaire delfstoffen



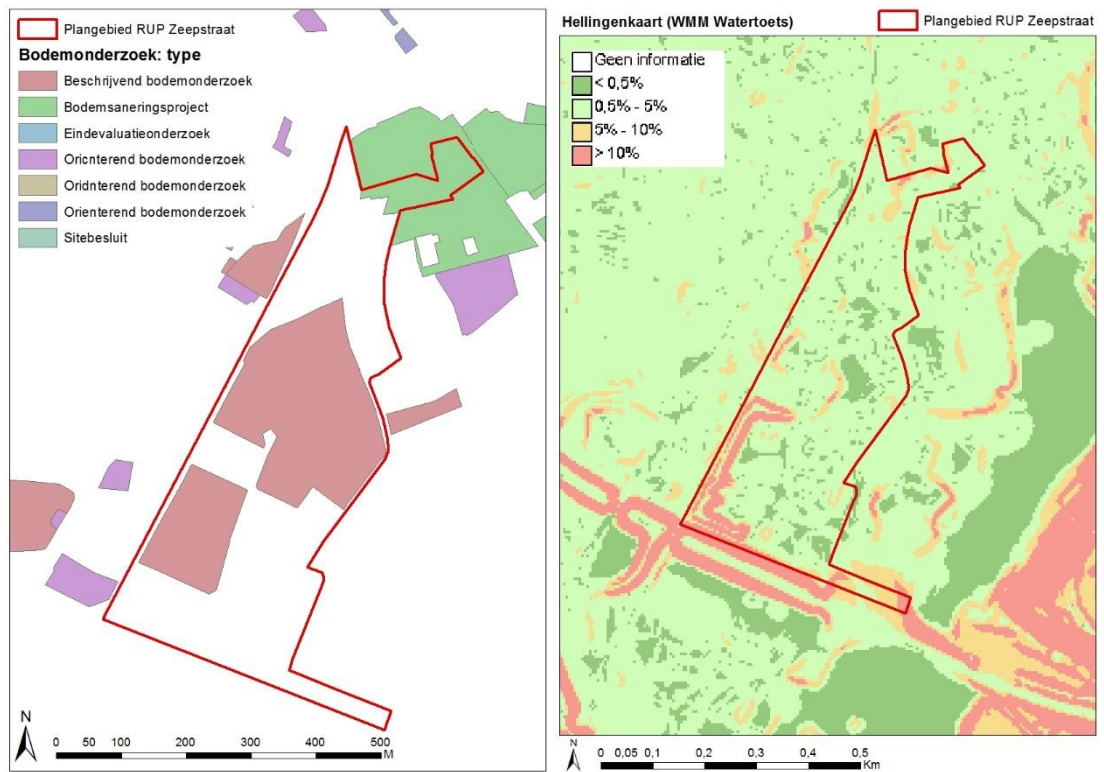
Locatie: XY (Lambert72) = 230140 172818 / GPS (Lat/Long) = 50,8602 5,5071 / Z (DHMV2) = 59,5 mTAW

Dichtstbijzijnde adres: Vrankrijk 31, 3740 Bilzen

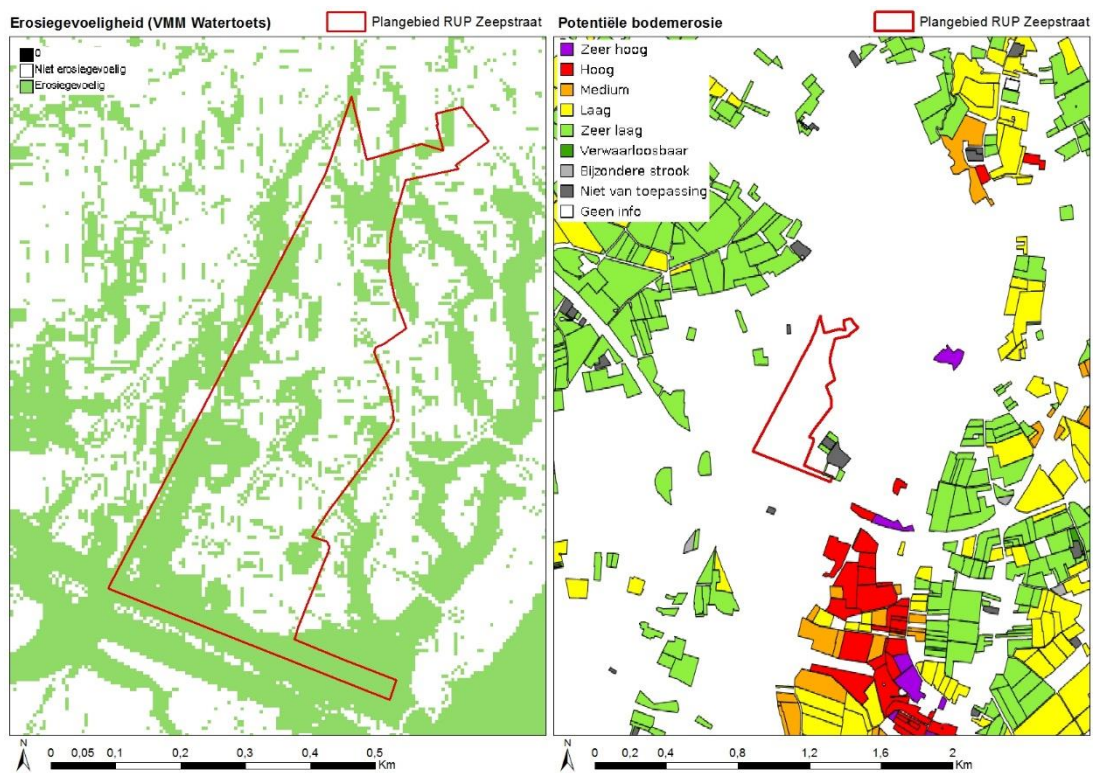
Primaire delfstoffen



Figuur 15 – Virtuele boringen aan de Zeepstraat (boven) en Vrankrijk (onder)



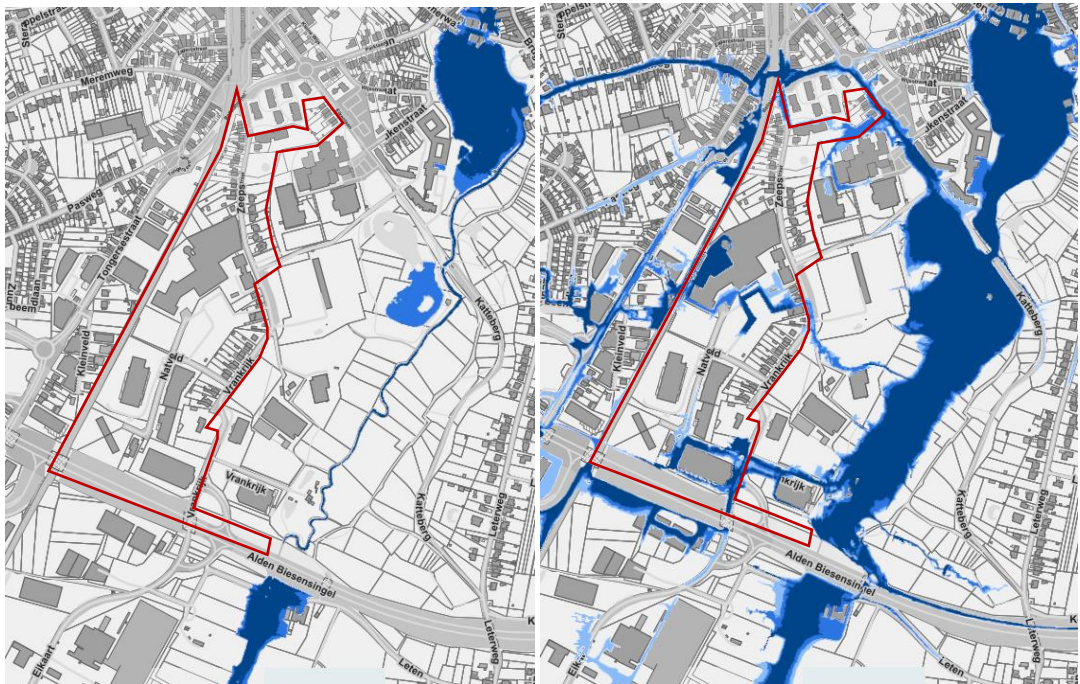
Figuur 16 – Bodemonderzoeken (links) en hellingenkaart (rechts)



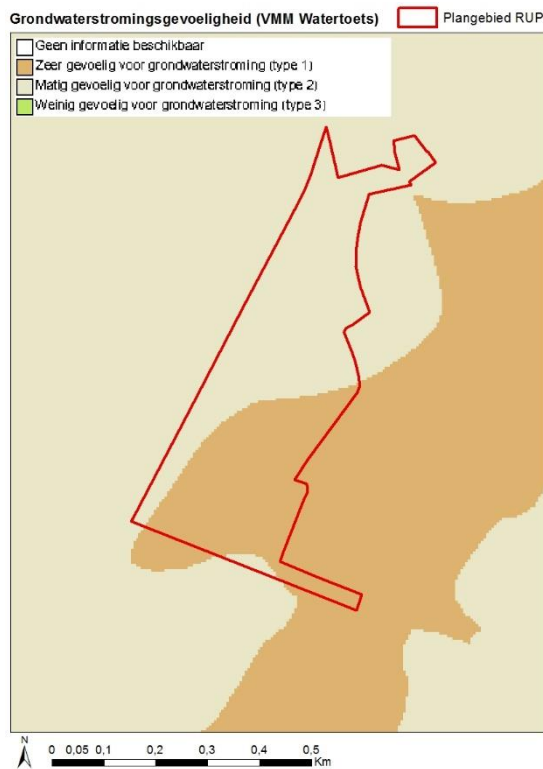
Figuur 17 – Erosiegevoeligheid (links) en kans op bodemerisatie (rechts)

3.3.2 Water

Categorie	Plangebied en omgeving
Stroomgebied / Bekken / Deelbekken	Stroomgebied Schelde / Demerbekken / Deelbekken Boven-Demer (Waterschap: bovenstroom Demer)
Actie stroomgebied-beheerplan	Stroomgebiedbeheerplan 2022 – 2027 voor de Schelde, bekkenspecifiek deel voor het Demerbekken
Waterlopen (8)	<u>Binnen het plangebied:</u> Geen <u>Omgeving:</u> Tweede categorie: Demer, Letegracht, Meerheimbeek Niet-geklasseerde waterloop
Overstromingsgevoelige gebieden (Fluviaal 2023) (8)	<u>Binnen het plangebied:</u> Geen overstromingsgevoeligheid in het plangebied <u>Omgeving:</u> Kleine kans op overstroming ter hoogte van de visvijver in het park.
Overstromingsgevoelige gebieden (Pluviaal 2023) (8)	<u>Binnen het plangebied:</u> Kleine tot middelgrote kans op overstromingen in het zuiden van het plangebied, thv de Karting en ten zuiden van de gebouwen van Belizia Shoe. <u>Omgeving:</u> Middelgrote kans op overstromingen rond de Demer.
Signaalgebieden / Watergevoelige openruimtegebied	Er zijn geen signaalgebieden noch watergevoelige openruimtegebieden gelegen in of nabij het plangebied.
Grondwaterstromingsgevoeligheid ()	De zones binnen het plangebied die mogelijks overstromingsgevoelig zijn, zijn zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1). De rest van het plangebied is matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2).
Zuiveringsgebied	Bilzen
Zoneringsplan	Centraal gebied
Beschermingszone grondwaterwinning	Geen grondwaterwinningsgebieden en beschermingszones binnen of in de wijde omgeving rond het plangebied.
Oppervlaktewater-wingebied	Geen
Grondwatervergunning	Elka Image: 6.000 m ³ /jaar of 26 m ³ /d – tot 10/2029



Figuur 18 – Watertoets overstromingsgevoelige gebieden Fluviaal (links) en Pluviaal (rechts)



Figuur 19 – Gevoeligheid voor grondwaterstroming

Waterlopen

Het plangebied van voorliggend RUP is gelegen in het stroomgebied van de Schelde en het bekken van de Demer, meer bepaald in het deelbekken Boven-Demer. Daarmee behoort het binnen het stroomgebied beheerplan van de Schelde tot het bekkenspecifieke deel Demerbekken. Er zijn geen waterlopen die het plangebied van voorliggend RUP doorkruisen, maar de Demer net ten oosten van

het plangebied is wel van belang voor de overstromingsgevoeligheid van het gebied, evenals voor de recreatieve waarde van de omgeving. De Demer en enkele zijbeken, de Letegracht en Meerheimbeek, zijn waterlopen van tweede categorie. Daarnaast is er ook nog een onbekende niet-geklasseerde waterloop die uitmondt in de Demer.

Infiltratie

Infiltratie van hemel naar grondwater is belangrijk om oppervlakkige afstroming, en dus de kans op wateroverlast, te verminderen. Infiltratie staat in voor de aanvulling van de grondwatervoorraden en zodoende voor het tegengaan van verdroging van watervoerende lagen en waterafhankelijke natuur. Het overgrote deel van het plangebied is niet infiltratiegevoelig, op een klein noordelijk deel t.h.v. De Kimpel na.

Grondwaterstromingsgevoeligheid

Om te kunnen nagaan in welke gebieden er meer of minder aandacht moet uitgaan naar de effecten van ingrepen op de grondwaterstroming, werd de watertoetskaart van grondwaterstromingsgevoelige gebieden opgemaakt. Daarbinnen gelden drie types gevoeligheid voor grondwaterstroming.

- **Zeer gevoelig:** Deze gebieden zijn afgebakend a.d.h.v. de natuurlijk overstroombare gebieden. Het zuidelijke deel van het plangebied is zeer gevoelig voor grondwaterstroming.
- **Weinig gevoelig:** Dit zijn gebieden waar een aquitard (veelal een kleilaag) op geringe diepte voorkomt of het grondwaterpeil diep staat, en die niet tot het zeer gevoelige type behoren. Er is geen enkele zone in of rond het plangebied weinig gevoelig voor grondwaterstroming.
- **Matig gevoelig:** Dit zijn alle gebieden die niet tot de twee overige types behoren. Het noordelijke deel van het plangebied is matig gevoelig voor grondwaterstroming.

Rioleringsniveau

Het afvalwaterbeleid wordt gestuurd via gemeentelijke zoneringsplannen, die het grondgebied van de gemeente opdelen in vier deelgebieden. Het plangebied RUP is volledig gelegen binnen het centraal gebied van Bilzen, en is dus reeds aangesloten op een rioolnet en waterzuiveringsinstallatie.

- **Centraal gebied:** Het gebied dat riolering heeft en is aangesloten op waterzuivering.
- **Collectief geoptimaliseerd buitengebied:** Het buitengebied waar riolering is aangelegd die is aangesloten op waterzuivering.
- **Collectief te optimaliseren buitengebied:** Er is riolering gepland of aanwezig, maar nog niet aangesloten op waterzuivering.
- **Individueel te optimaliseren buitengebied:** Er is geen riolering voorzien, het afvalwater wordt individueel gezuiverd met een IBA.

3.3.3 Biodiversiteit

Categorie	Plangebied en omgeving
Ramsargebied	Geen Ramsar in de wijde omgeving
Vogelrichtlijngebied	Dichtstbijzijnde op 9 km in N-NW-richting
Habitatrichtlijngebied	Dichtstbijzijnde op 500 m naar het zuiden
VEN en IVON gebieden	Dichtstbijzijnde op 500m zuidwaarts (VEN) en 2km westwaarts (IVON)
Vlaamse of erkende natuurresevaten	Dichtstbijzijnde op ruim 2 km naar het zuiden (erkend) en 11 km naar het noordoosten (VNR)
Bosreservaten	Dichtstbijzijnde op 4,6 km naar het westen
Bos	Dichtstbijzijnde: loofhouten bos op 400m naar het oosten (Demervallei)
Biologische waardevolle zone (BWK)	<u>Binnen plangebied</u> : beperkt aantal biologisch waardevolle gronden <u>Omgeving</u> : vooral zeer waardevolle gronden in rond de Demer ten oosten van het plangebied

Ramsargebied

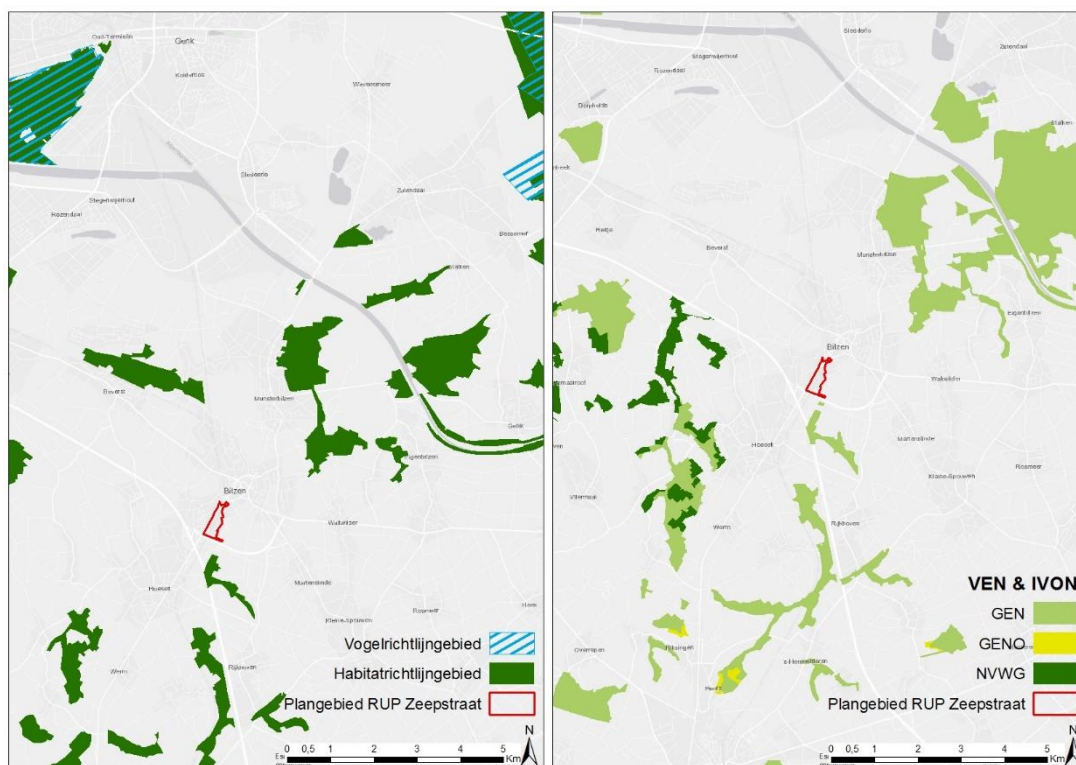
Het doel van de aanduiding van RAMSAR-gebieden is het behoud en oordeelkundig gebruik van alle waterrijke gebieden door middel van plaatselijke, regionale en nationale acties en internationale samenwerking, als bijdrage aan het tot stand komen van een duurzame ontwikkeling. Er zijn geen Ramsargebieden aangeduid in de wijde omgeving van het plangebied (nergens in Limburg).

Vogelrichtlijngebied

Het doel van de vogelrichtlijngebieden is de instandhouding van alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten te bevorderen, o.m. via beschermingsmaatregelen voor de leefgebieden van vogelsoorten en door de rust- overwinterings- en ruiplaatsen van geregeld voorkomende trekvogelsoorten te beschermen. Het dichtstbijzijnde Vogelrichtlijngebied bevindt zich op ongeveer 9km van het plangebied in N-NW richting (Figuur 20).

Habitatrichtlijngebied

De richtlijn rond habitatrichtlijngebieden heeft tot doel de biodiversiteit te behouden en streeft naar de instandhouding en het herstel van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna die hiervan deel uitmaken. Het dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied bevindt zich op 500m ten zuiden van het plangebied (Figuur 20).



Figuur 20 – Natura 2000 gebieden (link) en VEN & IVON gebieden (link) in de wijde omgeving van het plangebied

Verdieping in de zoekzones voor de instandhoudingsdoelstellingen (HD) van Natura 2000 in bestaande en potentiële migratiecorridors, en in de risicoatlas voor trekvogels en vleermuizen werd niet relevant geacht voor het plangebied van voorliggend RUP.

VEN en IVON

Het VEN bestaat uit Grote Eenheden Natuur (GEN) en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO). Het IVON bestaat uit natuurverwevingsgebieden (NVWG) en natuur verbindingsgebieden (NVBG). Het dichtstbijzijnde VEN-gebied is een GEN op 500m ten zuiden van het plangebied, het dichtstbijzijnde IVON-gebied is een NVWG op ruim 2 km naar het westen (Figuur 20).

Biologisch waardevolle zones

De biologisch waardevolle zones worden weergegeven op de biologische waarderingskaart, een inventarisatie van het biologische milieu en de bodembedekking in Vlaanderen. Binnen het plangebied zijn slechts enkele biologisch waardevolle zones gedefinieerd, in de directe omgeving, m.n. in de Demervallei, komen enkele biologisch zeer waardevolle zones voor (Figuur 21).

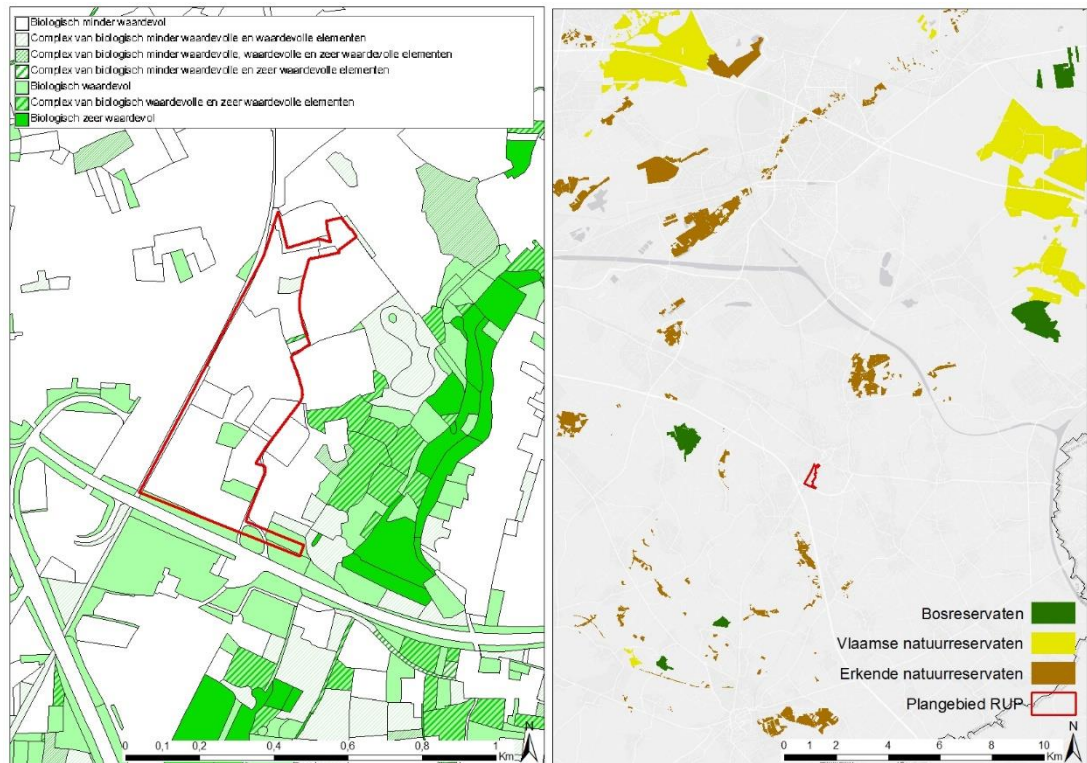
Vlaamse, erkende, en bosreservaten

Het dichtstbijzijnde reservaat is het erkend natuureservaat van het Limburgs Landschap, ruim 2 km ten zuiden van het plangebied langs de Demervallei. Het dichtstbijzijnde bosreservaat bevindt zich op 4,6 km naar het westen, terwijl het meest nabije Vlaamse natuureservaat op 11 km in NO-richting ligt (Figuur 21).

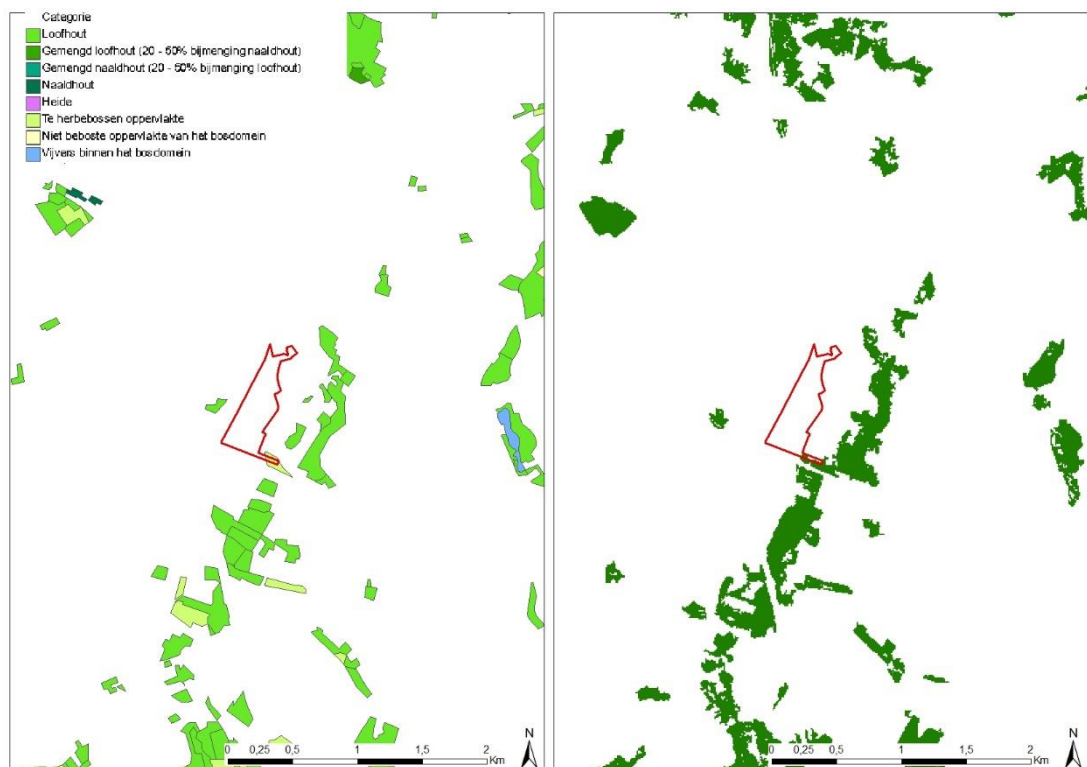
Bos

De Boswijzer is gerealiseerd o.b.v. diverse parameters van de Vlaamse Groenkaart, met als doel de toestand van de bossen te evalueren en het bosbeleid te ondersteunen. Een 'bos' wordt erin gedefinieerd o.b.v. volgende criteria: (a) bosoppervlakte minstens 0,5 ha, (b) lengte/breedte

verhouding minstens 2,5 en (c) sluitingsgraad minstens 50%. Volgens de boskartering (2000) zijn de dichtstbijzijnde bossen loofhouten bossen in de nabijgelegen Demervallei, die ook werden opgenomen in de Boswijzer (Figuur 22).



Figuur 21 – Biologische waarderingskaart (links) en reservaten in de wijde omgeving van het plangebied (rechts)



Figuur 22 – Boskartering uit 2000 (links) en Digitale Boswijzer uit 2015 (rechts)

3.4 Landschap en erfgoed

Categorie	Plangebied en omgeving
Beschermd erfgoed	Er bevinden zich geen beschermde monumenten, cultuurhistorische landschappen, dorpsgezichten of archeologische sites in of aanpalend aan het plangebied.
Vastgestelde inventaris	Er bevindt zich geen bouwkundig erfgoed, landschapsatlasrelict, tuinen/parken/houtige beplanting met erfgoedwaarde, of archeologische site binnen het plangebied.
Erfgoedlandschappen	Er bevindt zich geen erfgoedlandschap in of rond het plangebied.
UNESCO werelderfgoed	Er bevindt zich geen werelderfgoed in of rond het plangebied.
Gebieden geen archeologie	Er bevinden zich enkele zones waar geen archeologie te verwachten valt in het zuiden van en aanpalend aan het plangebied.

Beschermd erfgoed

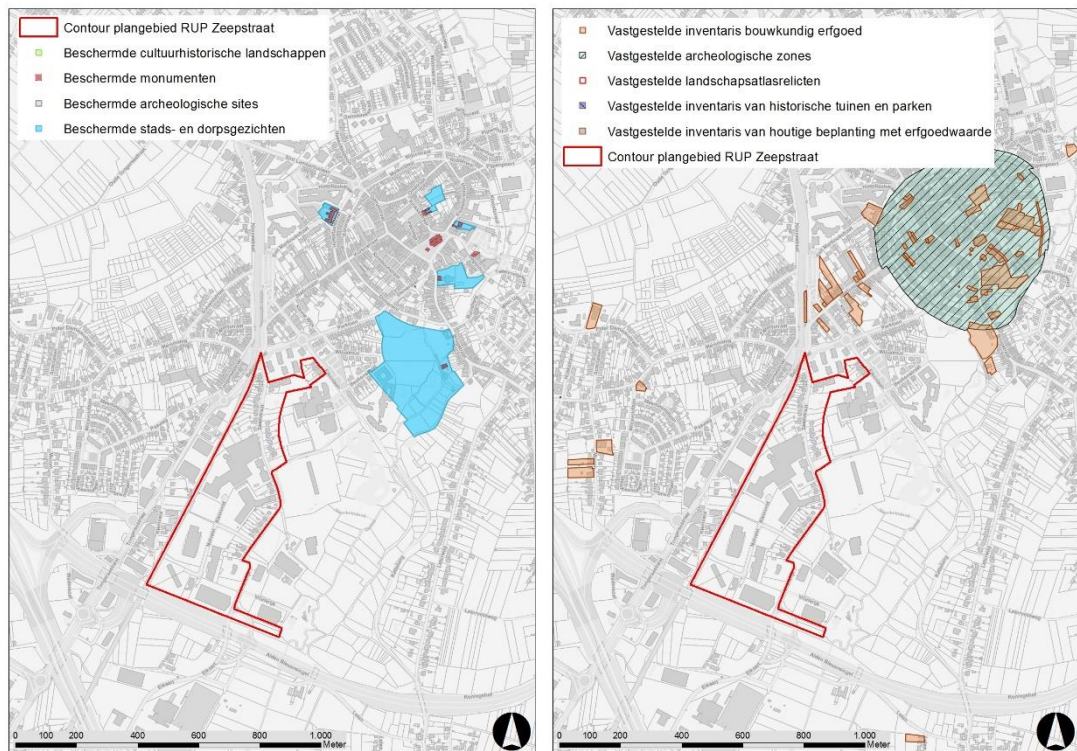
Het nieuwe Onroerenderfgoeddecreet voorziet vier mogelijke beschermingsstatuten:

- **Beschermd monument:** Een onroerend goed dat van algemeen belang is vanwege zijn erfgoedwaarde. In het historisch centrum van Bilzen zijn er enkele van zulke beschermde monumenten (bv. de Sint-Mauritiuskerk en de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunsten), maar deze liggen op een 500-tal meter ten noorden van het plangebied. Binnen of aanpalend aan het plangebied zijn er geen beschermde monumenten (Figuur 23).
- **Beschermd cultuurhistorisch landschap:** Een gebied dat weinig bebouwd is en erfgoedwaarde bezit, waardoor het van algemeen belang is. Het dichtstbijzijnde beschermd cultuurhistorisch landschap is het kasteeldomein van Groenendaal, een drietal kilometer ten noordoosten van het plangebied.
- **Beschermd stads- of dorpsgezicht:** Enkele honderden meters ten oosten van het plangebied bevindt zich het Park Haffmans, een beschermd dorpsgezicht net ten zuiden van de ring rond Bilzen. Binnen het plangebied komen geen beschermde dorpsgezichten voor (Figuur 23).
- **Beschermd archeologische site:** Een zone met sporen en restanten van menselijke activiteit uit het verleden. Het geheel te vrijwaren om de relaties tussen de objecten, sporen en vondsten te bepalen kan enkel door de site te beschermen of op te graven volgens de regels van de kunst. De dichtstbijzijnde beschermde archeologische site ligt op ruim 2,5 km van het plangebied in N-NO richting.

Vastgestelde inventarissen

Het Onroerend erfgoeddecreet voorziet in volgende vastgestelde inventarissen:

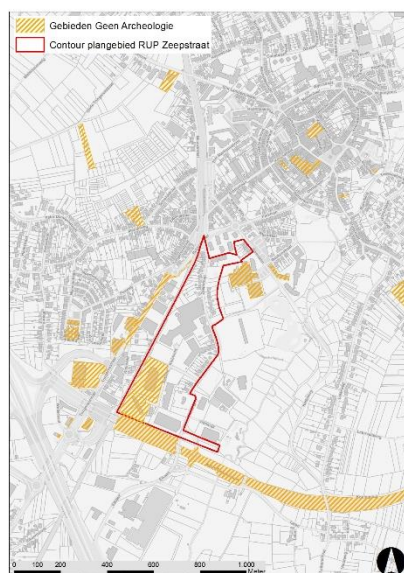
- **Inventaris van archeologische zones:** De 'historische stadskern van Bilzen', op enkele honderden meters ten noordoosten van het plangebied, is een vastgesteld archeologisch geheel (ID 140045), maar binnen het plangebied zelf zijn geen archeologische zones terug te vinden (Figuur 23).



Figuur 23 – Beschermd erfgoed (links) en vastgesteld erfgoed (rechts) in en rond het planvoornemen

Gebieden Geen Archeologie (GGA)

Dit zijn gebieden waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt. Er bevinden zich enkele GGA's tussen Natveld en de sporen in het zuiden van het plangebied. Verder zijn er ook in de directe omgeving enkele gebieden waar geen archeologie te verwachten valt.

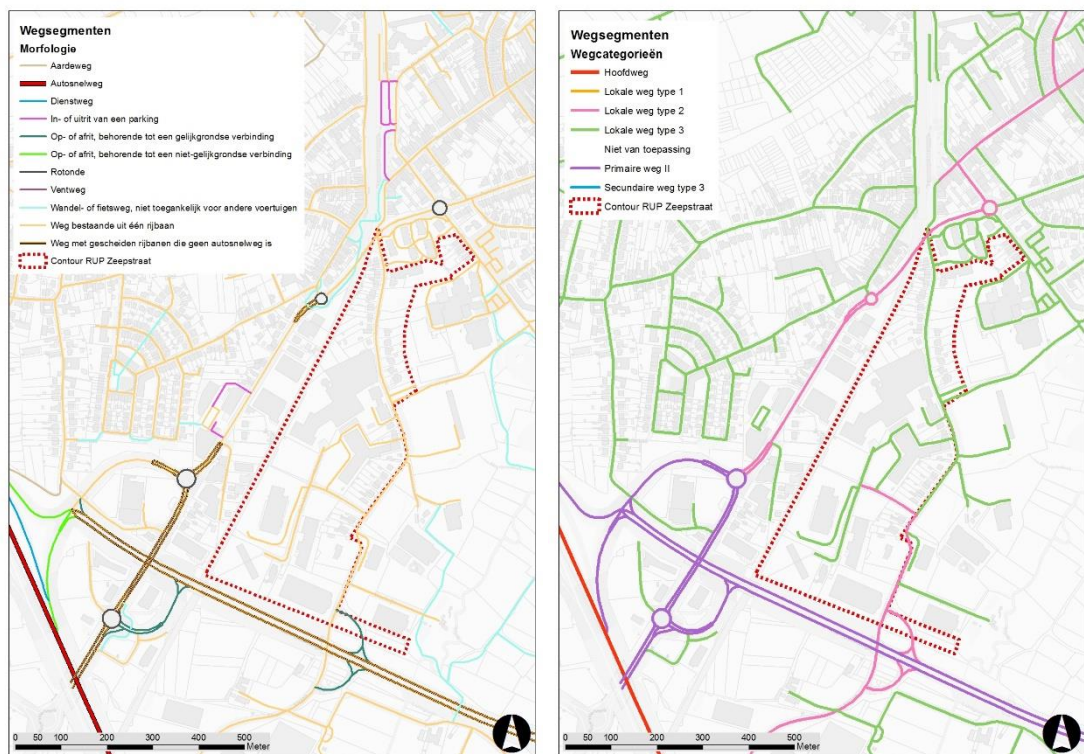


Figuur 24 – GGA's in en rond het plangebied

3.5 Mobiliteit

Het plangebied ligt aan een groot verkeersknooppunt, nl. aan de afrit van de E313 die aftakt op de steenweg N730 tussen Bilzen en Hoeselt, en aan de kruising met de N700 die de N730 richting Tongeren verbindt met de N2 richting Maastricht. Daarnaast grenst het plangebied ook aan de spoorlijn 34 en het station van Bilzen, en ligt middenin de zonering die in de gewenste openbaar vervoersstructuur van het GRS werd aangeduid als ‘openbaar vervoersknooppunt van provinciaal niveau’.

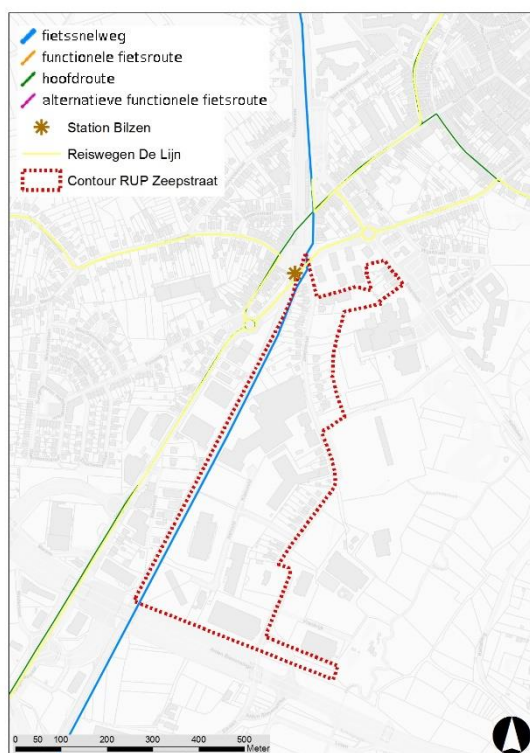
Door de nabijheid van zowel een woonkern, een stadskern en een groot verkeersknooppunt, is de diversiteit aan morfologietypes en wegcategorieën in de omgeving van het plangebied groot. Binnen het plangebied gaat het echter vnl. om lokale wegen van het derde type die bestaan uit één rijbaan (Figuur 25). De aanduiding als ‘lokale weg type 3’ houdt in dat de hoofdfunctie bestaat uit verblijven en de toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie). De weg kent dus enkel bestemmingsverkeer, terwijl het overige verkeer wordt geweerd. Het zuidelijk deel van de weg Vrankrijk, en het stuk van Natveld dat het verlengde ervan vormt, is een ‘lokale weg type 2’ en heeft dus verzamelen en ontsluiten op lokaal niveau als hoofdfunctie.



Figuur 25 – Morfologieën (links) en categorisering (rechts) van alle wegen in en rond het planvoornemen

Het plangebied is langs de noord- en oostkant goed ontsloten via alternatieve vervoersmodi. In het noordwesten situeert zich nl. het station, waar trein-, fiets- en buslijnen kruisen (Figuur 26).

Wat betreft parkeermogelijkheden bevindt zich, naast de ruime vlakke en vaak verharde berm langs de straten en de private parkings van de bedrijven, heel wat parking langs de Zeepstraat t.h.v. de voetbalvelden van KVV Bilzerse-Waltwilder (net grenzend aan het plangebied).



Figuur 26 – Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk, buslijnen en station in de omgeving van het plangebied

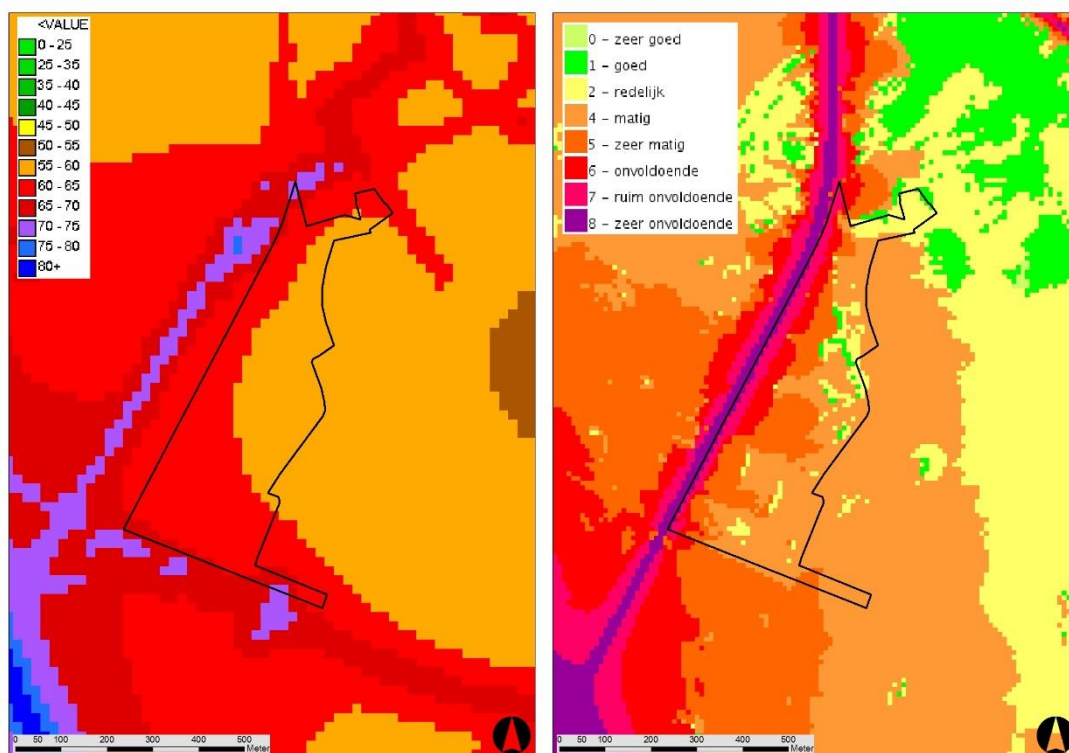
3.6 Omgevingskwaliteit

3.6.1 Geluidsbelasting

De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) voorziet in geluidsbelastingskaarten voor belangrijke wegen, spoorwegen en vlieghavens, zowel voor overdag als voor 's nachts. De bestaande indicatoren werden omgerekend naar hinder-equivalente Lden waarden om vervolgens te komen tot een cumulatieve geluidsbelastingskaart.

De cumulatieve hinder-equivalente Lden waarden werden verdeeld in klassen die een inzicht geven in potentiële gezondheidseffecten als eerste indicatie voor het lokale omgevingslawaai.

Door de nabijheid van de spoorlijn, de E313, de N730 en de N700, is de geluidsoverlast vooral het sterkst in het zuiden en westen van het plangebied. De gemiddelde geluidsbelasting op een etmaal lag in 2018 voor het hele plangebied tussen de 55 en 65 dB (Figuur 27). De effecten ervan op de gezondheid zijn meer gerelateerd aan de spoorwegen dan aan het autoverkeer; in de directe omgeving van de westelijke spoorlijn zijn de effecten onvoldoende, terwijl deze in de rest van het plangebied meevallen (Figuur 27).



Figuur 27 – Geluidsbelasting in dB per etmaal (2018, links) en gezondheidseffecten door geluidshinder (2016, rechts)

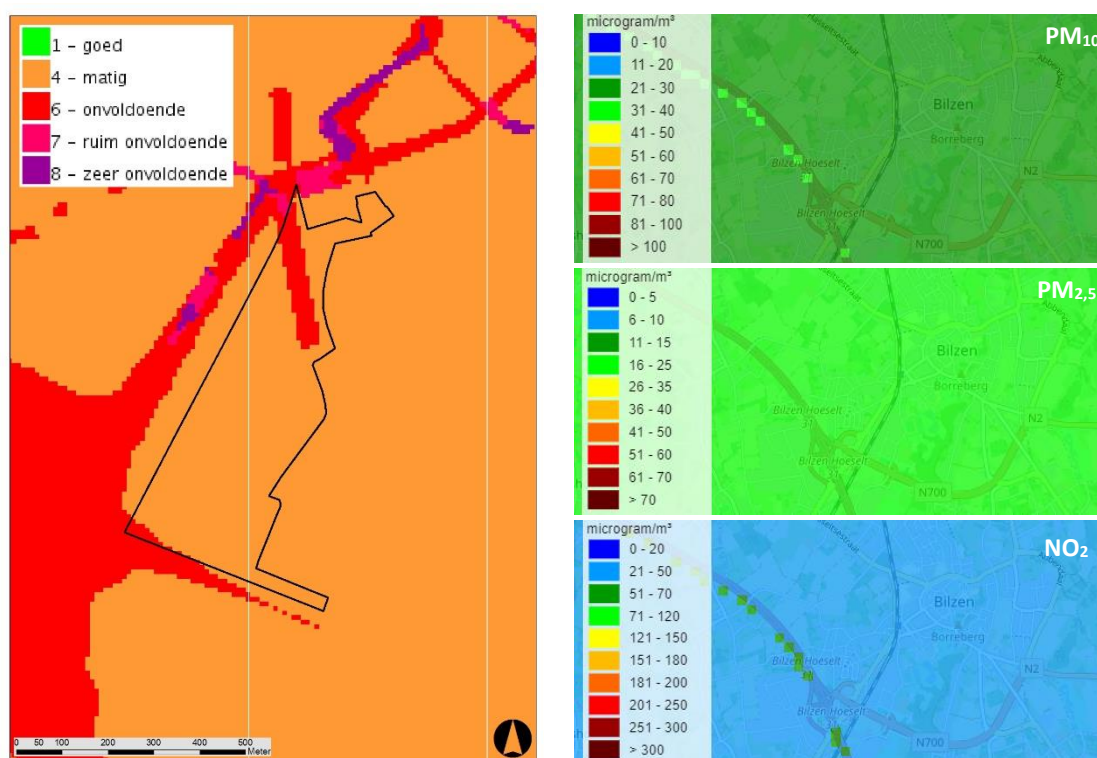
3.6.2 Luchtkwaliteit

De beschrijving van de luchtkwaliteit in de omgeving gebeurt a.d.h.v. de beschikbare meetgegevens van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), nl. de IRCEL luchtkwaliteitskaart. Hierbij wordt gefocust op concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). De concentraties van schadelijke stoffen in en rond het plangebied liggen onder de maximaal toegelaten drempelwaardes voor PM₁₀ en PM_{2,5} terwijl het voor NO₂ niet geheel duidelijk is of de concentraties dan wel onder of boven de drempelwaardes liggen (zie Tabel 1).

In 2017 werd een synthesekaart opgemaakt met een Gezondheid Effecten Screening score (GES) voor luchtkwaliteit, analoog aan die van geluidsbelasting. Het plangebied scoort matig, en aan de grote wegen N730, N700 en Zeepestraat onvoldoende in gezondheidseffecten (Figuur 28).

Tabel 1 – Drempelwaardes en gemeten concentraties van PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂

	Drempelwaarde	Plangebied en omgeving
PM ₁₀ jaargemiddelde	40 microgram/m ³	21-30 microgram/m ³
PM _{2,5} jaargemiddelde	25 microgram/m ³	16-25 microgram/m ³
NO ₂ jaargemiddelde	40 microgram/m ³	21-50 microgram/m ³



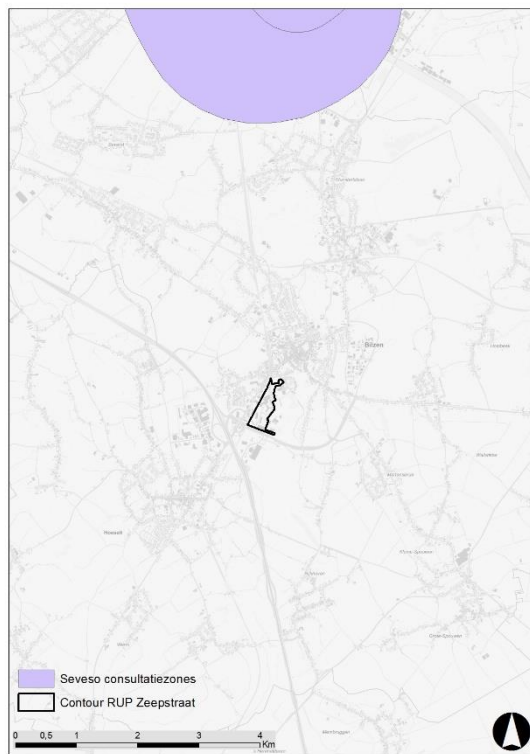
Figuur 28 – Gezontheidseffecten (GES) van luchtkwaliteit (links) en concentraties van PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂ (rechts)

3.6.3 Straling en veiligheid

Indien een bedrijf een hoeveelheid gevaarlijke stoffen op hun terrein aanwezig heeft die vastgelegde drempelwaarden overschrijden, wordt dat terrein aangeduid als Seveso-inrichting. Deze worden onderverdeeld in twee statussen o.b.v. de aard en hoeveelheden van de aanwezige stoffen:

- Hogedrempelinrichtingen: Inrichtingen waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn in hoeveelheden die gelijk zijn aan of groter zijn dan minstens één van de hoge drempelwaarden.
- Lagedrempelinrichtingen: Inrichtingen waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn in hoeveelheden die gelijk zijn aan of groter zijn dan de lage drempelwaarde maar kleiner dan de hoge drempelwaarde.

De dichtstbijzijnde consultatiezone ligt op ruim 4,5 km van het planvoornemen (Figuur 29), zodat de opmaak een RVR niet nodig is.



Figuur 29 – Seveso consultatiezones

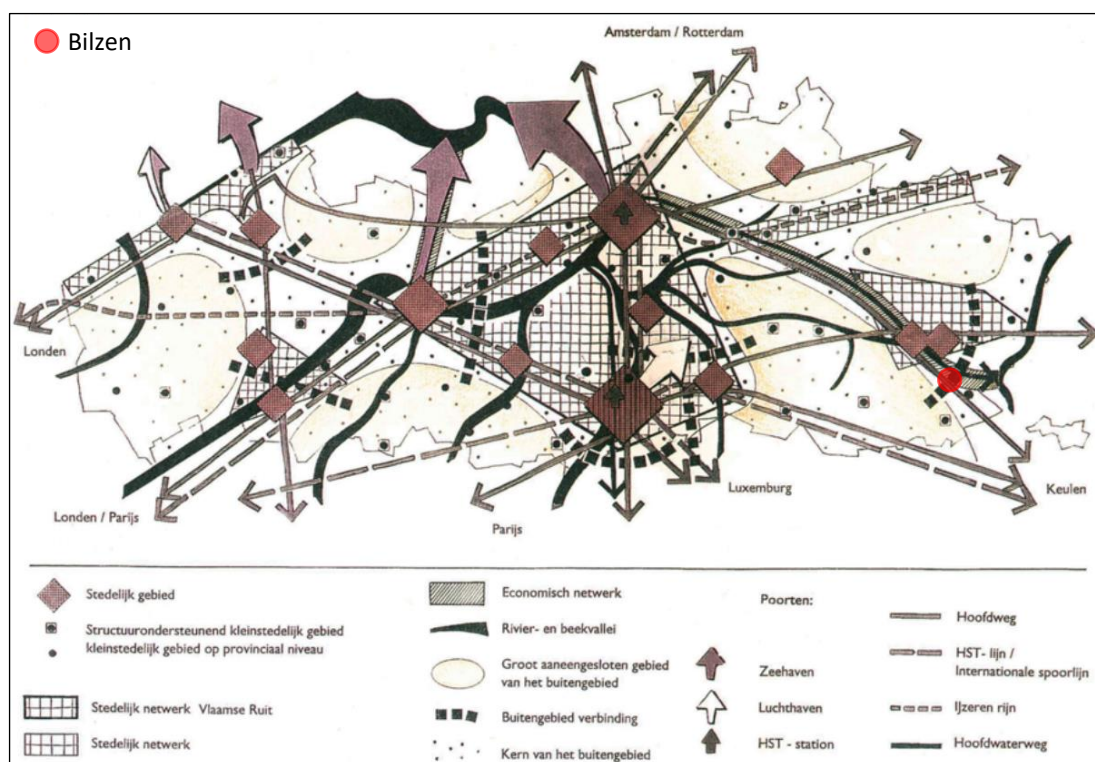
4 Beleidscontext

4.1 Structuurplanning

4.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: Bilzen als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de basis voor het ruimtelijk beleid van het Vlaams Gewest. De Vlaamse overheid legt hierin vast in welke richting ze de ruimtelijke structuur van Vlaanderen wilt zien evolueren en welke engagementen ze daarvoor concreet aangaat. Voor Vlaanderen worden vier structuurbepalende componenten onderscheiden: stedelijke gebieden, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en lijninfrastructuren. Op basis van de ruimtelijke principes wordt voor deze componenten de gewenste ruimtelijke structuur uitgewerkt.

Het RSV werd voor het eerst definitief goedgekeurd door de Vlaamse regering in 1997 voor het ruimtelijk beleid van Vlaanderen tot 2007. Een eerste herziening werd doorgevoerd in 2003-2004, een tweede in de periode 2008-2011. Hiermee is de continuïteit van het ruimtelijk beleid verzekerd voor de korte termijn. Voor de lange termijn werkt de regering aan een opvolger van het RSV, nl. het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV).



Figuur 30 – Ruimtelijke structuurvisie op Vlaanderen, uit het RSV

Bilzen vormt een kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau, en hoort daarmee tot de structuurbepalende component 'stedelijk gebied'. In visie van het RSV is het wenselijk om in deze gebieden ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren. Er wordt een stedelijk gebiedsbeleid gevoerd waar ontwikkeling, concentratie en verdichting uitgangspunten zijn, maar steeds met respect voor de draagkracht van het stedelijk gebied. Daarnaast ligt Bilzen als gemeente ook in het Economisch Netwerk Albertkanaal, waardoor het gerekend kan worden tot de structurerende component 'gebieden voor economische activiteit'. Het netwerk van het Albertkanaal is van belang omwille van de performante ruimtelijk-economische rol en de aanwezigheid van hoogwaardige vervoers- en

verkeersinfrastructuur, waaronder het Albertkanaal en de E313/A13. Daarnaast heeft het gebied potenties voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Vlaanderen, zowel voor watergebonden als niet-watergebonden activiteiten als voor bijkomende infrastructuur (o.a. spoor/leidingen). Het economisch netwerk Albertkanaal is eveneens belangrijk voor de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen omwille van het ontbreken van een sterke stedelijke structuur die de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het oosten van Vlaanderen kan ondersteunen.

Bilzen behoort als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau volgens de functioneel-hiërarchische benadering tot het type 3c; 'zwak uitgerust'. In deze gebieden is het ruimtelijk beleid erop gericht om de bestaande stedelijke morfologische structuur en het stedelijk functioneren terug voldoende economische, sociale en ruimtelijke draagkracht te geven. Dit is slechts mogelijk door enerzijds een doorgedreven kernversterkend beleid met alle prioriteit naar inbreiding en het valoriseren van de bestaande stedelijke potenties (bestaande natuurelementen, het historisch karakter, de sterke stedelijke voorzieningen, ...) en anderzijds door een complementair beleid in de aangrenzende goed uitgeruste kernen van het buitengebied. Veel aandacht moet gaan naar de kwalitatieve verbetering van het woningpatrimonium, de stedelijke voorzieningen en de stedelijke economische structuur veeleer dan naar een ruimtelijke ontwikkeling met alleen een kwantitatieve uitbreiding die opnieuw de stedelijke kern beconcurrereert.

4.1.1.1 *Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos*

In uitvoering van het RSV stelde de Vlaamse overheid in 2005 een ruimtelijke visie op voor landbouw, natuur en bos in de regio Haspengouw-Voeren, die er de basis vormt voor het opmaken van concrete afbakeningsplannen voor landbouw, natuur en bos. Door de Vlaamse administratie werden sectorale werkkaarten van de gewenste natuur- en bosstructuur en de gewenste agrarische structuur opgemaakt. De kwantitatieve opties uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werden door deze werkkaarten zeer dicht benaderd. In het operationeel uitvoeringsprogramma van de visie is aangegeven welke gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen de Vlaamse overheid de komende jaren zou opmaken voor de afbakening van de resterende landbouw-, natuur- en bosgebieden. Het plangebied van voorliggend gemeentelijk RUP is niet gelegen binnen dat van een gewestelijk RUP.

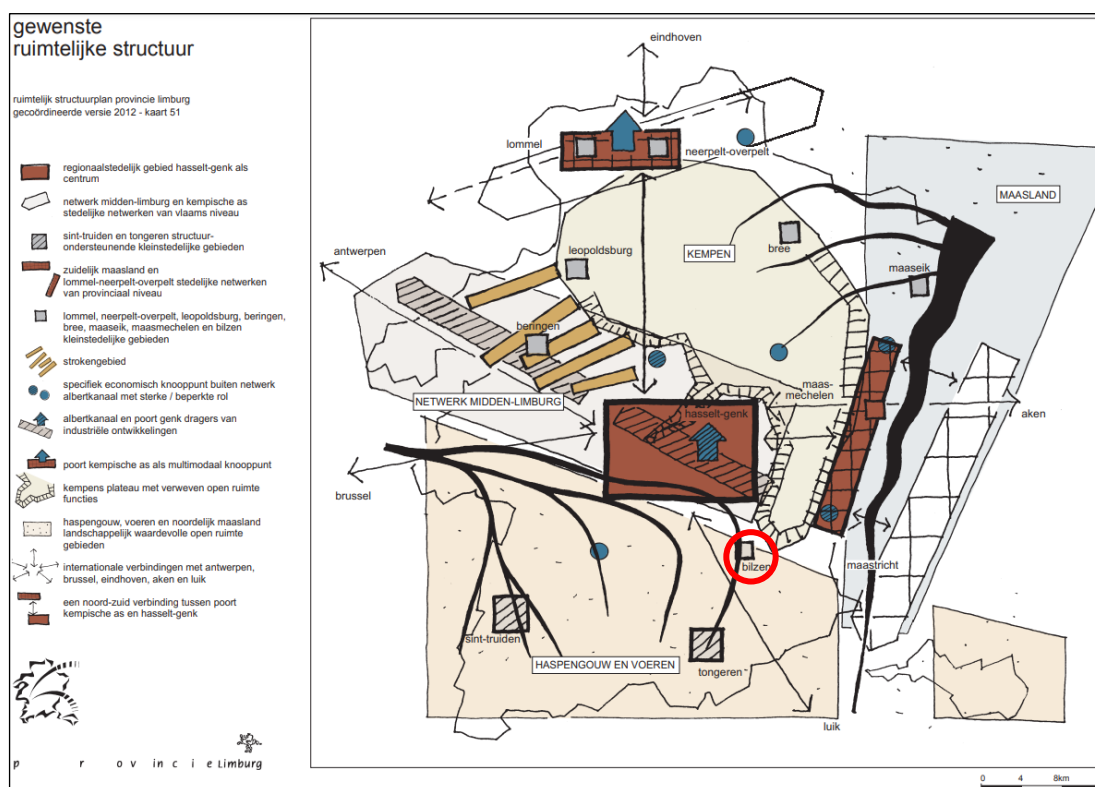
4.1.1.2 *Ontwikkelingsperspectieven Strategische visie beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)*

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed, dat op termijn het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, en zal de basis vormen voor operationele maatregelen zoals het opmaken en bijsturen van regelgeving en instrumentarium. De Vlaamse regering heeft hiermee een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijk beleid wil inzetten. Het uiteindelijke BRV zal naast de strategische visie een operationaliseringsprogramma in de vorm van een set beleidskaders omvatten.

De Vlaamse Regering wilt een ambitieus veranderingstraject op gang trekken om het bestaand ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. Het doel is het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terug te dringen van 6 hectare per dag vandaag naar 3 hectare per dag in 2025. De inname van nieuwe ruimte moet tegen 2040 volledig gestopt zijn. De ontwikkeling van nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen zal dus meer en meer moeten gebeuren op goed gelegen locaties in onze steden en dorpen. In de meeste gevallen kan dat met beperkte ingrepen zoals het opsplitsen van grote woningen of kavels. Op een aantal plaatsen kan dat betekenen dat er voor inbreiding gekozen wordt om een sterke verdichting te krijgen.

4.1.2 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg (RSPL)

De provincie staat als beleidsniveau tussen Vlaanderen en de gemeenten in voor de ontwikkeling van een samenhangend beleid over de gemeentegrenzen heen, waarbij aandacht wordt gegeven aan gebiedsspecifieke ruimtelijke ontwikkelingen. De rol en visie op deze bovenlokale elementen van de ruimtelijke structuur werd vastgelegd aan de hand van het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg (RSPL), dat een eerste keer werd goedgekeurd in februari 2003 en werd geactualiseerd in juli 2012. Het is een beleidsnota die een visie vastlegt op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Limburg (Figuur 31). Die ruimtelijke visie op lange termijn beoogt een optimale invulling van de beschikbare ruimte en heeft aandacht voor wonen, werken, ontspannen, landbouw, natuur, landschap en mobiliteit. Het RSPL legt geen concrete bestemmingen vast op perceelsniveau; dat gebeurt wel in de ruimtelijke uitvoeringsplannen die worden opgemaakt in uitvoering van het RSPL.



Figuur 31 – Gewenste ruimtelijke structuur van Limburg, uit het RSPL

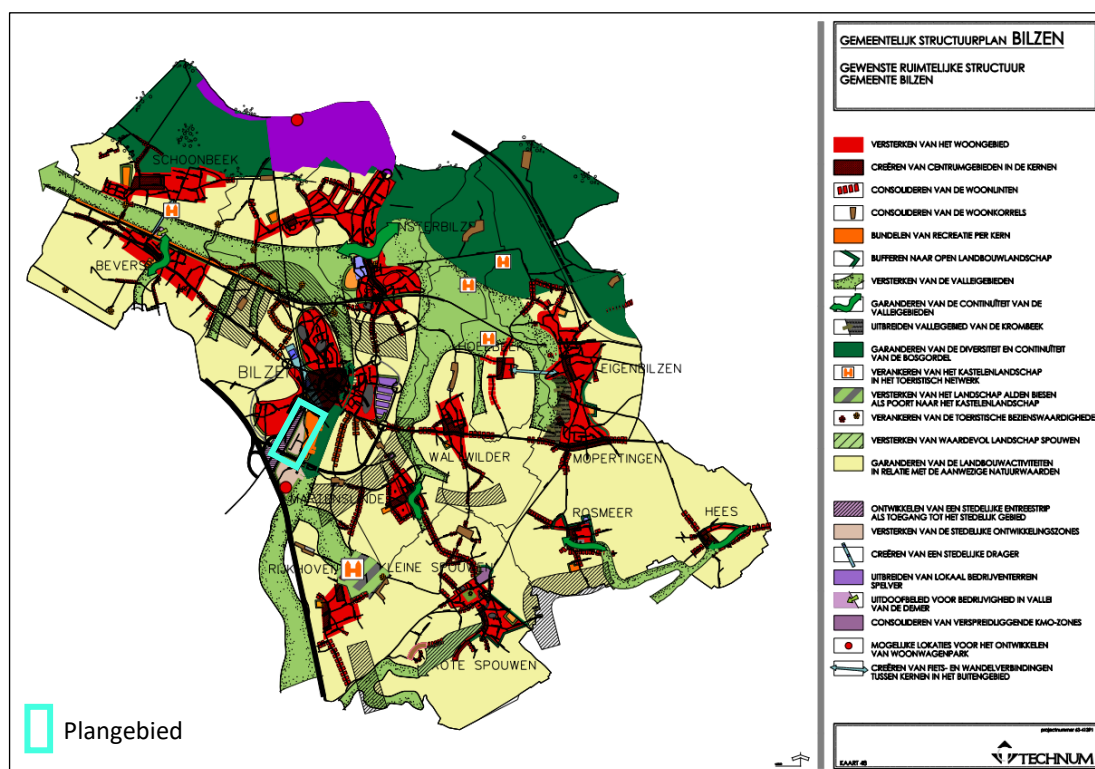
De visie van het RSPL doet volgende uitspraak over Bilzen die van belang is voor het plangebied van voorliggend RUP (p.389):

“Bilzen moet zijn ruimtelijke herkenbaarheid en zijn autonome stedelijke positie ten opzichte van het ommeland behouden en versterken. Het stedelijk functioneren kan worden versterkt door te streven naar een hogere concentratie aan stedelijke functies en wooneenheden in de randzone rond de verdichte historische kern. Bijkomende ruimte voor industriële activiteiten wordt gezocht in de vorm van verdichting van industriezones. De niet-kernondersteunende groeitrends kunnen worden ingeperkt door aanwezige infrastructurele en natuurlijke grenzen als groeigrenzen voor het stedelijk gebied te laten fungeren zoals bijvoorbeeld de omleidingsweg, de spoorweg, het reliëf van de Demervallei, de heuvelrug en de landschappelijk en agrarisch waardevolle open ruimten.”

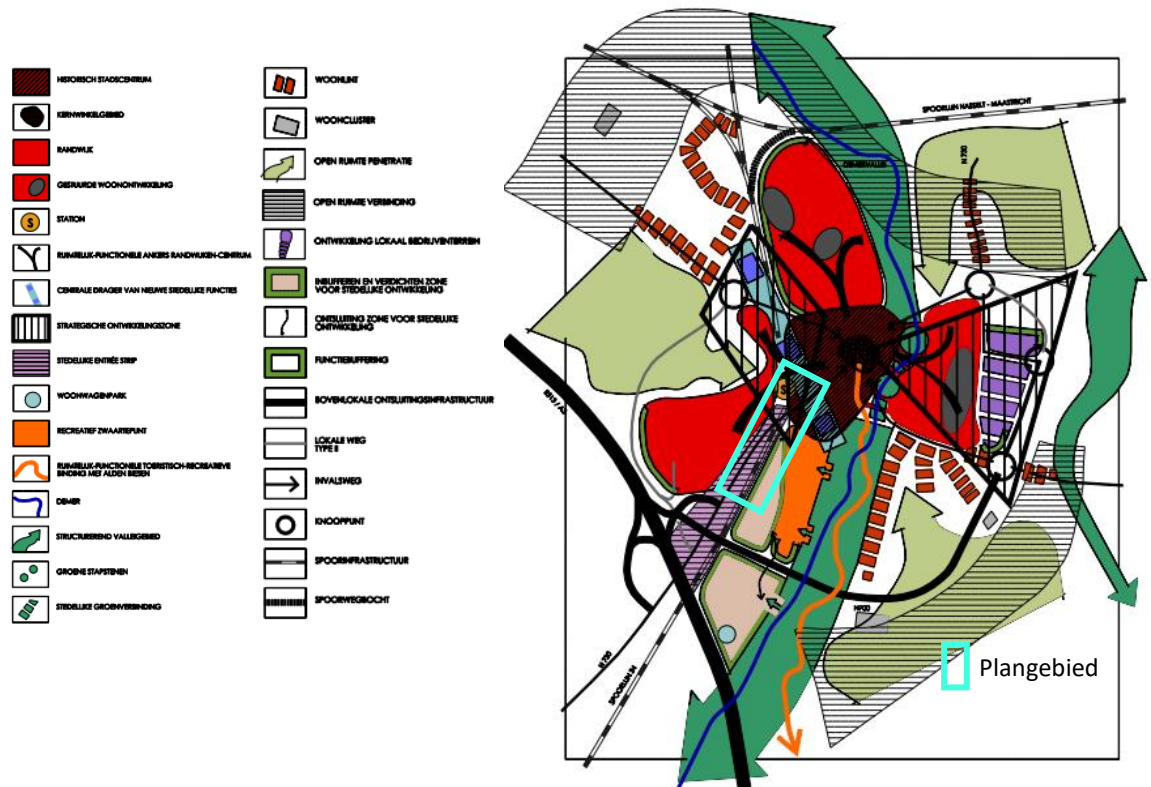
4.1.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Bilzen schetst, na de beschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande ruimtelijke structuur en trends, en na afweging van de ruimtelijke aanspraken van de verschillende maatschappelijke activiteiten, een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. Deze visie wordt in ruimtelijke termen vertaald in ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur, die vorm krijgt in de structuurbepalende componenten (Figuur 32). Op basis van onderbouwde ramingen (prognoses) en van de visie op de ruimtelijke ontwikkeling doet het GRS voorstellen om maatregelen te treffen. Deze maatregelen zullen gefaseerd worden in vijfjaarlijkse perioden. In het structuurplan wordt zowel een langetermijnvisie ontwikkeld als een oplossing voor een aantal acute problemen.

Het plangebied van voorliggend RUP wordt in het GRS in zijn geheel aangeduid als onderdeel van het deelgebied 'kleinstedelijk gebied Bilzen' (Figuur 33), en is daarmee een 'uitgesproken drager van stedelijkheid'. Het plangebied zelf is in de gewenste economische structuur van het GRS dan ook aangeduid als zone voor stedelijke ontwikkeling. De gewenste handelsstructuur duidt het gebied ten westen van het plangebied aan als gemengde kleinhandelszone, terwijl de gewenste recreatieve structuur De Kimpel, net ten oosten van het plangebied, aanduidt als recreatief zwaartepunt van de stad (Figuur 34).



Figuur 32 – Gewenste ruimtelijke structuur van Bilzen, uit het GRS



Figuur 33 – Gewenste ruimtelijke structuur voor het deelgebied 'kleinstedelijk gebied Bilzen'



Figuur 34 – Gewenste handelsstructuur (links), gewenste ontwikkeling Eikaert-Gymna (midden) en gewenste recreatieve structuur (rechts) in en nabij het plangebied

Voor KMO-zone Eikaert wordt het volgende visie vooropgesteld:

Een efficiënter ruimtegebruik en de reorganisatie van de bestaande structuur creëren nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden en toekomstperspectieven

Het verdichten van de onderbenutte terreinen en het verbeteren van de (interne) verkeerscirculatie creëert nieuwe ontwikkelingsperspectieven en versterkt het imago en de uitstraling van de beide stedelijke ontwikkelingszones.

Het is de bedoeling om, naast de bestaande bedrijvigheid, ook stedelijke functies toe te laten, die mee kunnen profiteren van de goede ligging binnen het kleinstedelijk gebied en van de goede bereikbaarheid. De nieuwe functies mogen echter niet kernverzwakkend werken en de impact op het mobiliteitsgebeuren dient functiegericht benaderd te worden. Deze zone wordt momenteel reeds direct ontsloten via de ringstructuur (N700) en sluit aan op de E313.

Een betere ruimtelijk-functionele integratie door een reorganisatie van de bestaande randen

Het minimaliseren van de impact van de bedrijvigheid op het omliggend weefsel draagt bij tot een betere integratie in de omgeving.

Door de herbestemming van kleinschalige en/of sterk versnipperde restruimten is het wenselijk uitbreidingsmogelijkheden te creëren voor de bestaande bedrijvigheid of nieuwe initiatieven. En dit zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van de omliggende zones.

Kwalitatieve uitbouw en verdichting van de KMO-zone Eikaert in functie van de bestaande bedrijvigheid

De KMO-zone “Eikaert” tussen de Zeepstraat/ Vrankrijkstraat, de N700 en de spoorlijn Bilzen-Tongeren wordt verdicht en kwalitatief ingericht als zone voor stedelijke ontwikkeling. De bewoning langs de Zeepstraat en de Vrankrijkstraat wordt gebufferd.

Een sterke buffering naar de residentiële huiskavels wordt afgedwongen net zoals een sterke buffering naar de spoorlijn 34 en de N700. Daar waar de bedrijvigheid historisch tot aan de Zeepstraat is ontwikkeld, wordt een ruimtelijke en landschappelijke overgangszone (verweving) vooropgesteld.

Landscaping en verdichting van de zone voor stedelijke ontwikkeling op de bestaande bedrijfsperven wordt afgedwongen.

4.2 Overige relevante studies:

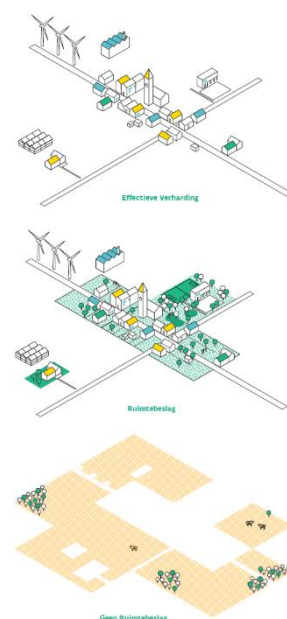
4.2.1 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)

De Vlaamse Regering keurde op 30 november 2016 het **Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen** goed. Dit is een belangrijke nieuwe formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De Vlaamse Regering formuleert in het Witboek doelstellingen en ruimtelijke ontwikkelingsprincipes die de basis zullen vormen om samen aan de slag te gaan en de ruimte van Vlaanderen te transformeren.

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de **strategische visie** van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van voorname beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen.

Uitgangspunten

- Bestaand ruimtebeslag beter en intensiever gebruiken
- Verhogen ruimtelijk rendement:
 - Verweving
 - Intensivering
 - Hergebruik
 - Tijdelijk ruimtegebruik
- Druk op open ruimte verminderen
- Bijkomend ruimtebeslag beperken
- Nieuwe ontwikkelingen enkel op goed gelegen locaties
- Sterke verdichting in de kern realiseren
- Robuuste open ruimtes creëren



4.2.2 Beleidsplan Ruimte Limburg (BRL) – Ruimtepact 2040

Momenteel is het voorontwerp van het Beleidsplan Ruimte Limburg, de nieuwe ruimtelijke toekomstvisie voor de provincie, in opmaak. De conceptnota ervan werd reeds afgerond in november 2019, en schetst een gewenst perspectief voor de toekomst in 2040 met een aantal ruimtelijke strategieën om dat wensbeeld te bereiken. Een aantal hoofdlijnen die relevant zijn voor voorliggend RUP geven invulling aan de ambitie om Limburg tot een dynamische en aantrekkelijke regio te maken:

- een belevingsvol netwerk op mensenmaat;
- vlotte mobiliteit voor iedereen;
- hoogkwalitatieve open ruimte.

De kritische massa van de kerngebieden van natuur, bos en landbouw is noodzakelijk voor ecologische veerkracht, de voedselproductie, de opvang van de klimaatveranderingen en de toeristische aantrekkelijkheid van de regio.

Kernen en strategische gebieden versterken

Naast de kernen van steden en grote dorpen zijn er ook nog andere gebieden die een strategische rol spelen in de ruimtelijke ontwikkeling van Limburg. Dit zijn bijvoorbeeld de bedrijventerreinen, de economische clusters en incubatoren, de winkelconcentraties, de belangrijke toeristisch-recreatieve polen. Deze kernen en strategische gebieden zijn bebouwde locaties en plaatsen waarvoor mensen zich verplaatsen. Ze hebben een uitgesproken dynamiek, concentratie aan voorzieningen, kritische massa en aantrekkingskracht. Sommige kernen of gebieden worden aan elkaar geregen door structurerende lijninfrastructuren zoals kanalen, snelwegen of (voormalige) spoorlijnen.

De kernen en strategische gebieden worden het sterkst ontwikkeld. Dat wordt beïnvloed door de opportuniteiten en mogelijkheden van de plek, maar ook door de ontwikkelingsvraag. De aanwezigheid van veel en goede voorzieningen is een belangrijk criterium in de overweging voor verdere ontwikkeling. Strategisch goed gelegen en uitgeruste kernen nemen een groter deel van de woonbehoefte en/of voorzieningen voor hun rekening. Meer mensen en activiteiten geven meer interactie en leiden tot een hoger niveau van stedelijkheid. Stedelijke dynamiek groeit met de attractiviteit van de kernen, de nabijheid van tewerkstelling, de concentratie van voorzieningen, de onderlinge connectiviteit en een snelle bereikbaarheid.

Verdichting moet doordacht en selectief gebeuren binnen de best geschikte kernen en strategische gebieden en dit maximaal binnen het aanwezige ruimtebeslag. Zo wordt een bouwshift in de praktijk gebracht. Elke verdichtingsopgave moet ook een doelstelling tot kwaliteitsverhoging bevatten. Verdichting betekent een hogere dichtheid realiseren en een grotere mix en clustering van functies en voorzieningen nastreven. Ook goed gelegen strategische gebieden kunnen verder ontwikkelen, in de eerste plaats door verdichting of intensivering van het ruimtegebruik.

De open ruimte versterken

De kritische massa van de kerngebieden van natuur, bos en landbouw is noodzakelijk voor ecologische veerkracht, de voedselproductie, de opvang van de klimaatveranderingen en de toeristische aantrekkelijkheid van de regio.

Een gedifferentieerde economie faciliteren

Naast clustering op bestaande bedrijventerreinen, moet zeker verder gewerkt worden aan een verdere verweving van bedrijvigheid met andere functies en met een nabij energie-aanbod. Een doordachte mix en verweving van voorzieningen op of nabij bedrijventerreinen kan aangename werkplekken creëren voor de werknemers. De aard en de omvang van de economische activiteit zal bepalend zijn voor de inpasbaarheid. Schaal en hinder zijn belangrijke toetsstenen om ontwikkelingen te evalueren.

Het ruimtelijk beleid moet ervoor zorgen dat de economie kan blijven functioneren en zich versterken binnen de grenzen van de ecologische en sociale draagkracht. Alle vormen en toepassingen van circulaire economie worden voluit ondersteund. Bijkomende ontwikkeling van bedrijvigheid en ondernemingen moet zich enten op de (stedelijke) kernen of economisch strategische gebieden. Zo kunnen ruimtelijke synergieën ontstaan. Een goede multimodale ontsluiting, zuinig ruimtegebruik, een maximaal ruimtelijk rendement en een kwalitatieve ruimtelijke en landschappelijke inpassing zijn de uitgangspunten.

4.2.3 Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en voorzieningen

Deze studie past in de werkzaamheden van Ruimte Vlaanderen om het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) stevig te onderbouwen en uit te bouwen tot een instrument waarin de langetermijn-doelstellingen voor de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen worden geformuleerd. Het BRV is de basis voor een strategisch, dynamisch en realisatiegericht ruimtelijk ontwikkelingsbeleid. Het BRV is een niet-bindende robuuste visie waarbij de ruimtelijke principes en de evenwichten van het RSV worden meegenomen.

Met de studie wordt kennisopbouw nagestreefd in functie van de operationalisering van enkele van deze ruimtelijke principes, namelijk deze die samenhangen met de begrippen 'knooppuntwaarde' en 'voorzieningenniveau'.

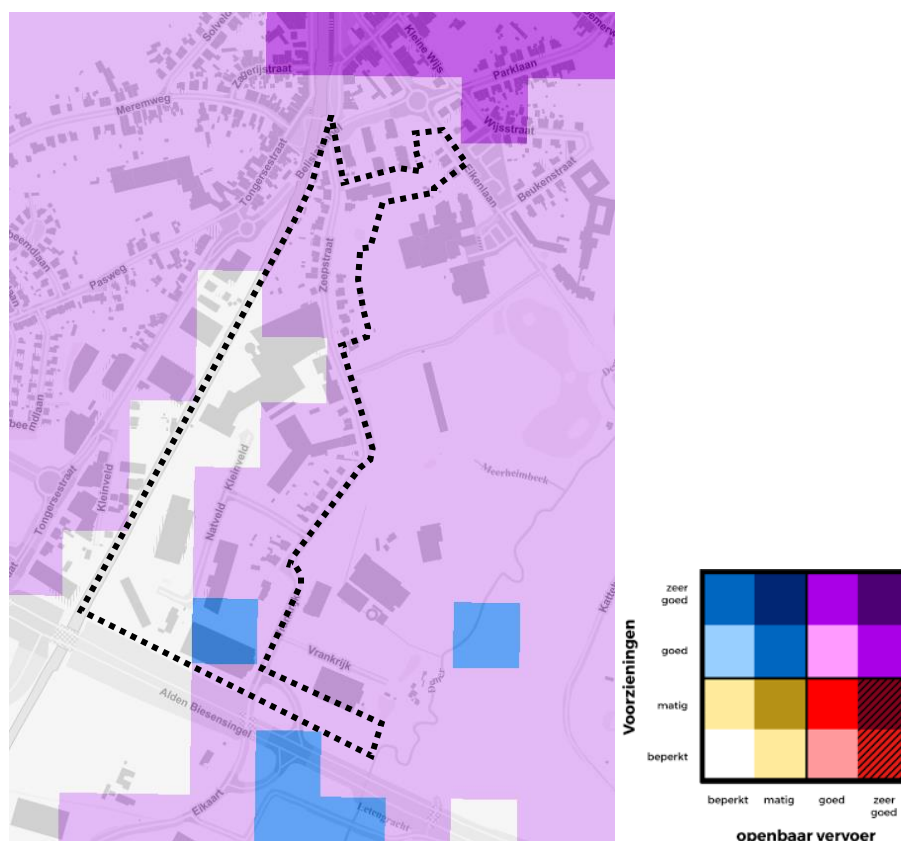
Ontwikkelen op knooppunten van collectief vervoer

De knooppunten in het systeem van collectieve vervoersstromen vormen de basis voor nieuwe ontwikkelingen. Zo ontstaat een bovenlokale functionele structuur van steden en dorpen die verbonden zijn in een collectief vervoerssysteem.

Ontwikkelen op basis van de bestaande voorzieningengraad

De voorzieningengraad bepaalt ook de ontwikkelingsmogelijkheden van een plek. De nabijheid en bereikbaarheid van een voorzieningenmix bepaalt immers mee de leefkwaliteit van een plek.

De nabijheid van basisvoorzieningen, dat wil zeggen op een aanvaardbare wandel- of fietsafstand, is minstens noodzakelijk voor de ontwikkeling van nieuwe woningen. Zo krijgen zoveel mogelijk mensen de mogelijkheid om gebruik te maken van die voorzieningen. Het waarborgen van de toegang tot regionale voorzieningen, die een ruimer verzorgingsgebied hebben, gebeurt door ze te ontwikkelen in kernen die vlot bereikbaar zijn via collectieve vervoerssystemen binnen stedelijk- of landelijk-regionaal verband. Samenhangende regio's beschikken elk over een compleet pakket van regionale voorzieningen.



Figuur 35 Knooppuntwaardekaart Bilzen, bron VITO

Bovenstaande kaart toont dat het plangebied zich voornamelijk binnen quadrant A bevindt. Algemeen wordt er omschreven dat ontwikkelingen in quadrant A gestimuleerd kunnen worden. Het is dan ook een zone die reeds in gebruik is maar waar het ruimtelijk rendement aanzienlijk verhoogd kan worden.

Onderzoek naar de ruimtelijke ontwikkelingskansen in Limburg in het kader van een aangepast knooppuntmodel

Uit de resultaten van de Vlaamse studie blijkt dat Limburg in het knooppuntmodel slechts beperkte ontwikkelkansen zou hebben, met name door de beperkte ontsluiting via openbaar treinvervoer en A-buslijnen, en de volledige afwezigheid van vervoer per tram.

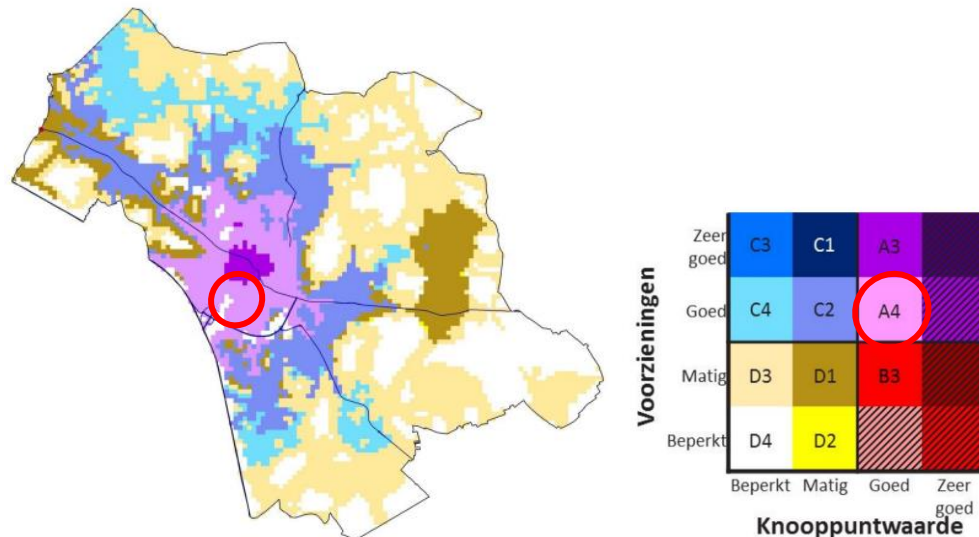
De lage knooppuntwaarde in Limburg heeft onder andere te maken met de decentrale ligging van Limburg in Vlaanderen. De indicatoren worden namelijk berekend ten opzichte van alle andere knopen in het netwerk. Daarnaast zijn er in Limburg ook zeer weinig knooppunten in vergelijking met Vlaanderen in totaal. Het openbaar vervoer is in de Provincie Limburg minder uitgebouwd, zo zijn er maar 20 treinhalttes in Limburg. De selectie van de A-bushalttes door De Lijn is nog meer uitgesproken: 44 bushalttes in Limburg, wat maar 1,6% is van de A-halttes in Vlaanderen en Brussel.

In de voorliggende studie worden daarom varianten van het knooppuntmodel uitgewerkt met als doel:

- een beter beeld te krijgen van de verscheidenheid aan bediening door openbaar vervoer binnen de provincie zelf
- het effect van het Spartacusplan op het knooppuntmodel (Spartacusscenario)

Uit de synthesekaarten kan niet worden afgeleid of er nog reële ontwikkelingskansen bestaan op de locaties met een hoge score. Het is mogelijk dat er geen ruimte meer beschikbaar is voor ontwikkeling

van wonen omwille van het landgebruik of de draagkracht van een gebied. Om hierop een zicht te krijgen, werd de synthesekaart verwerkt in combinatie met andere criteria tot een kansenkaart voor verhoging van het ruimtelijk rendement. Dit is een kaart die aangeeft waar de ontwikkelingskans voor wonen hoog is en er nog ruimte voor rendementsverhoging is, dus de potentie om in de toekomst hier bijkomende burgers te laten wonen zonder het ruimtebeslag uit te breiden.

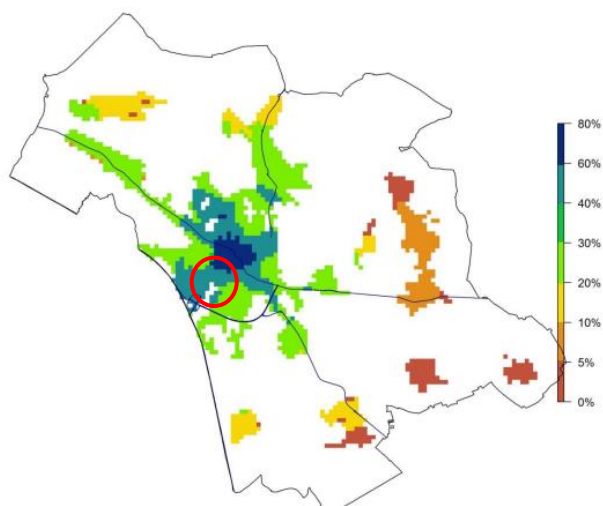


Figuur 36 Knooppuntwaardekaart– mét spartacusscenario, bron VITO

Bovenstaande figuur toont de synthesekaart voor gedifferentieerde ontwikkelingskansen op basis van de totaalkaart van de voorzieningen en de knooppuntwaarde ingezoomd op de provincie Limburg voor het Spartacusscenario. De invloed van de hogere knooppuntwaardes voor de gebieden rond de bijkomende Spartacustreinstations is niet duidelijk zichtbaar. Het Spartacusscenario zal dus een eerder beperkte impact hebben op de knooppuntwaarde voor de stad Bilzen.

Kansenkaart Limburg – Wenselijkheid voor verhoging ruimtelijk rendement o.b.v. knooppuntwaarde, voorzieningen en kernen.

De wenselijkheidskaart (zie onderstaande kaart) toont hoe gewenst (0 – 100%) een verhoging van het ruimtelijk rendement op elke locatie is op basis van de knooppuntwaarde (Spartacusscenario), het voorzieningenniveau en de kernenkaart (BUUR, 2017). Aangezien de wenselijkheid sterk afhangt van de synthesekaart van knooppuntwaarde en voorzieningen zijn het dezelfde locaties die de hoogste wenselijkheid hebben, maar nu enkel in de kernen: Hasselt, Genk, Leopoldsburg, Neerpelt/Overpelt, Sint-Truiden, Tongeren en Bilzen. Het is niet evident om deze wenselijkheid per gemeente te rapporteren. Er kan binnen een gemeente een grote verscheidenheid aan wenselijkheid voorkomen, bijvoorbeeld een centrum met een hoge wenselijkheid en daarrond een lage wenselijkheid.



Figuur 37 Wenselijkheid (0 – 100%) voor de verhoging van ruimtelijk rendement op basis van knooppuntwaarde, voorzieningen en kernen. Disclaimer van Provincie Limburg: "Bovenstaande kaart is louter een indicatief studieresultaat en vormt geen uitsluitende of rechtstreekse basis voor beleidsbeslissingen."

Uit de wenselijkheidskaart kunnen we afleiden dat er binnen de stad Bilzen, en met name binnen het plangebied een hoge mate van wenselijkheid is voor wat betreft het verhogen van het ruimtelijk rendement.

4.2.4 Mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan voor de stad Bilzen is op 14 december 2010 goedgekeurd door de provinciale auditcommissie. Dit mobiliteitsplan wordt in onderstaande alinea's besproken.

De mobiliteitswereld beweegt met een grote snelheid en daarom werd in 2017 op basis van een sneltoets ervoor gekozen het bestaande mobiliteitsplan te verbreden en verdiepen. De start hiervoor werd gemaakt in 2020 en het einde is voorzien in het najaar van 2022. Het volledige proces bestaat uit 3 fasen waarin steeds bewoners en adviesraden samen met het beleid aan de slag gaan om het mobiliteitsplan voor de komende jaren te bepalen. Vandaag bevinden we ons in de eerste fase, verkenningsfase.

Het ABC-locatiebeleid, zoals geformuleerd in het mobiliteitsplan 1ste generatie, kan onverminderd voortgezet worden. Dit beleid is gebaseerd op een correcte koppeling/overeenkomst tussen het bereikbaarheidsprofiel van een locatie en het mobiliteitsprofiel van een vestiging. De vervoersmogelijkheden van een locatie dienen afgestemd te worden op de vervoersbehoeften van een bedrijf/organisatie.

De drie grote bedrijvzones (Kieleberg, Spelver en **Eickaert**) hebben hun eigen eigenschappen qua ontsluiting (C-locaties). Voor die zones wordt gestreefd naar een **optimale invulling** van deze terreinen, ook in functie van het ontsluitingsprofiel.

Alhoewel weerhouden als C-locaties, neemt dit niet weg dat de sites **multimodaal bereikbaar** moeten zijn om er in ieder geval voor te zorgen dat die locaties niet uitsluitend met een gemotoriseerd vervoermiddel bereikbaar zijn, doch ook om de alternatieve vervoerwijzen kansen te bieden. De nodige aanpassingen en aanvullingen aan het fietsroutenetwerk worden aangebracht. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer dient onderzocht en verbeterd te worden door hetzij aanleg van een halte, hetzij een aanpassing van de lijnvoering, hetzij het opnemen van de zones in het belbusgebied. Om de verkeersleefbaarheid van woonomgevingen te vrijwaren wordt het zwaar verkeer gestuurd via de hogere wegenstructuur en de geselecteerde wegen in het Bufferplan Zwaar Vervoer.

4.3 Juridische planologische toestand, rooilijnplannen en atlas de buurt- en voetwegen

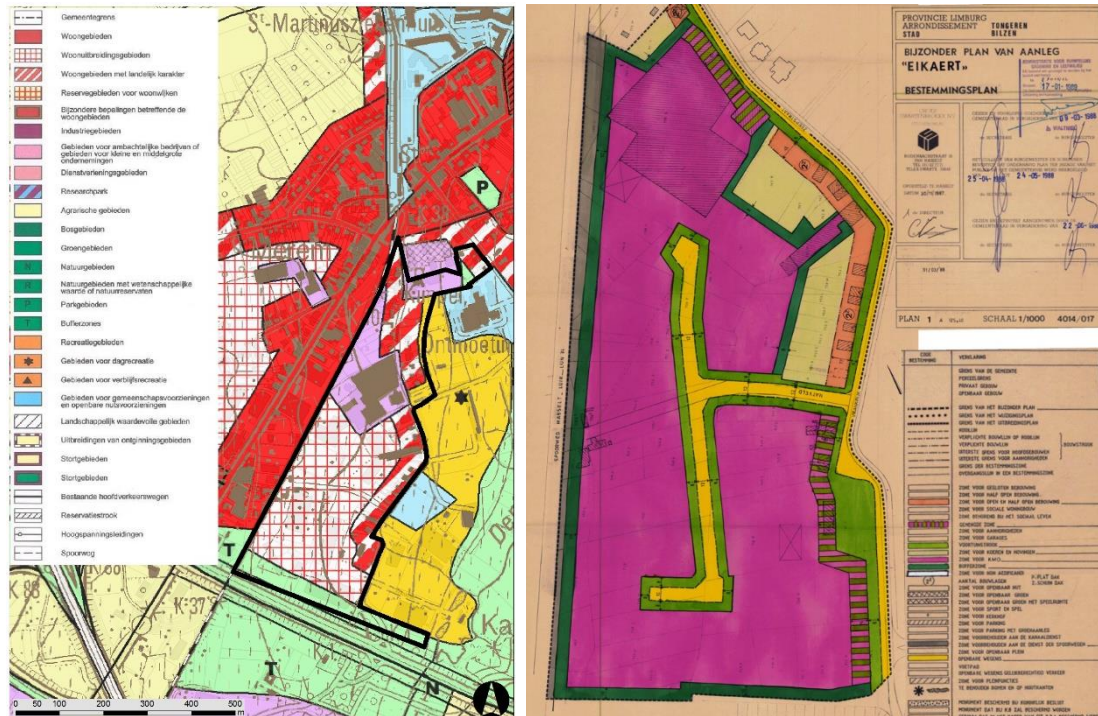
4.3.1 Bestemmingsplannen

4.3.1.1 Gewestplan

Het gewestplan St-Truiden–Tongeren legt sinds de goedkeuring op 5 april 1977 de bestemmingen voor Bilzen vast. De bestemmingsbepalingen werden op veel plekken verfijnd en gewijzigd door de goedkeuring van BPA's en RUP's. De voornaamste bestemming in het plangebied van voorliggend RUP is volgens het gewestplan wonen, enerzijds als woonuitbreidingsgebied in het zuidelijke deel en anderzijds als woongebied met landelijk karakter langsheen de Zeepstraat en Vrankrijk in het oostelijke deel. De huidige site van Belizia Shoe was in het gewestplan aangeduid als industriegebied (Figuur 38).

4.3.1.2 BPA Eikaert (binnen plangebied)

Op 22 juni 1988 werd het Bijzonder Plan van Aanleg (BPA) Eikaert goedgekeurd. Het plangebied voor dit BPA komt grotendeels overeen met het plangebied van voorliggend RUP, uitgezonderd het deel ten oosten van de Zeepstraat en de woningen ten noorden van Belizia Shoe (Figuur 38). De voornaamste herbestemming van het BPA is de omvorming van het woonuitbreidingsgebied naar zone voor KMO. Daartoe werd ook ruimte voor wegenis voorzien, wat vandaag Natveld is. Ten zuiden daarvan werd de woonbestemming herbestemd naar 'voortuinstrook' en 'gemengde zone' van groenbuffer en KMO. Ook deze bestemmingsvoorschriften zijn inmiddels enigszins achterhaald. Differentiatie naar ambacht, nijverheid, industrie, lokale en regionale bedrijvigheid en dienstverlening is niet aanwezig. De bouwvoorschriften bieden bovendien onvoldoende garanties naar functies zoals verbindingen voor langzaam verkeer, publieke ruimte, ... die cruciaal zijn voor de leefbaarheid. Het BPA reikt onvoldoende planologische instrumenten aan m.b.t. de uitdaging waar de stad voor staat.

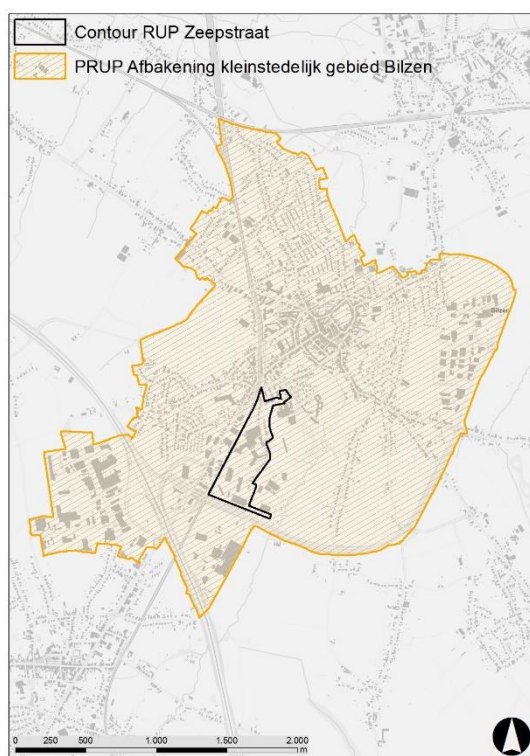


Figuur 38 – Gewestplanbestemmingen (links) en bestemmingen van BPA Eikaert (rechts) voor het plangebied

4.3.1.3 Provinciaal RUP Afbakening kleinstedelijk gebied Bilzen (binnen plangebied)

Het plangebied van voorliggend gemeentelijk RUP ligt in zijn volledigheid binnen het afgebakend kleinstedelijk gebied van Bilzen (Figuur 43). Die afbakening werd d.m.v. een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) definitief vastgesteld door de provincieraad in februari 2012. Met de afbakening van de kleinstedelijke gebieden wordt invulling gegeven aan de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), die de provincie de opdracht geeft om de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau af te bakenen. Dat betekent ook het concreet geografisch invullen van de ruimtelijke opties uit het RSV en uit het provinciaal ruimtelijk structuurplan (PRS) inzake stedelijk beleid.

Door afbakening van het stedelijk gebied worden de ruimtelijke opties van het RSV geografisch toegankelijk, aangezien die resulteert in een gesloten grenslijn die losstaat van de bestaande administratieve grenzen. De afbakeningslijn heeft een beleidsmatige betekenis: binnen de grenslijn voert men een stedelijk gebiedsbeleid (alwaar het wenselijk is de kwantitatieve behoefte inzake woningbouw, economische activiteiten en andere activiteiten op te vangen); buiten deze lijn voert men een buitengebiedsbeleid (alwaar het ruimtelijk beleid gericht is op het behoud, het herstel, de ontwikkeling en verweving van de voor het buitengebied belangrijke structuurbepalende functies). De grenslijn vormt tevens een ruimtelijk referentiekader waaraan concrete acties (programmatische elementen, herbestemmingen en suggesties voor mogelijke acties in het stedelijk gebied) voor het ruimtelijk beleid voor het stedelijk gebied kunnen gekoppeld worden.



Figuur 39 – Grafisch plan Provinciaal RUP - Afbakening kleinstedelijk gebied Bilzen

4.3.1.4 RUP Stedelijke entreestrip

Het RUP Stedelijke entreestrip, goedgekeurd in juli 2011, en het bijhorend onteigeningsplan bieden een inhoudelijk en juridisch kader voor de herstructurering van het gebied langs de Tongersestraat tussen de E313 en de rotonde ter hoogte van de Belisiatunnel. De herstructurering maakt van het gebied een representatieve toegangspoort voor het kleinstedelijk gebied van Bilzen, conform de visie in het GRS Bilzen. Hierbij primeert ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde. Daarnaast is er ook de wens om de Tongersestraat verder uit te bouwen tot een lineair concentratiegebied van stedelijke voorzieningen met een sterke commerciële aantrekkingskracht in combinatie met wonen. Hierbij primeert de vrijheidsgraad met betrekking tot de invulling van het perceel. Door clustering worden beide doelstellingen verenigd ter optimalisatie van de verkeerssituatie en van de beeldwaarde. Zie afbeelding onder volgende alinea.

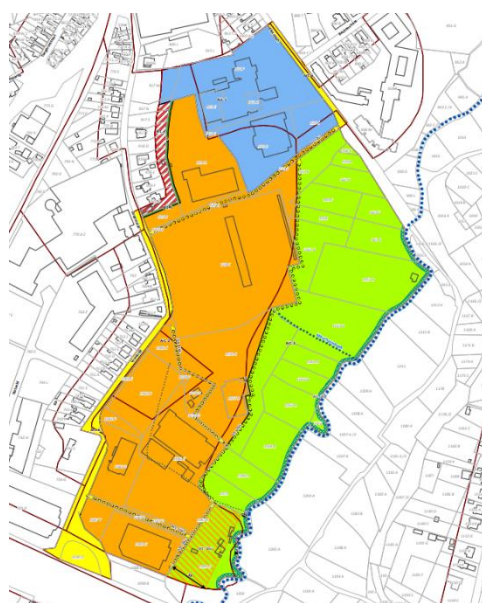


Figuur 40 – Grafisch plan RUP Stedelijke entreestrip

4.3.1.5 RUP Recreatie

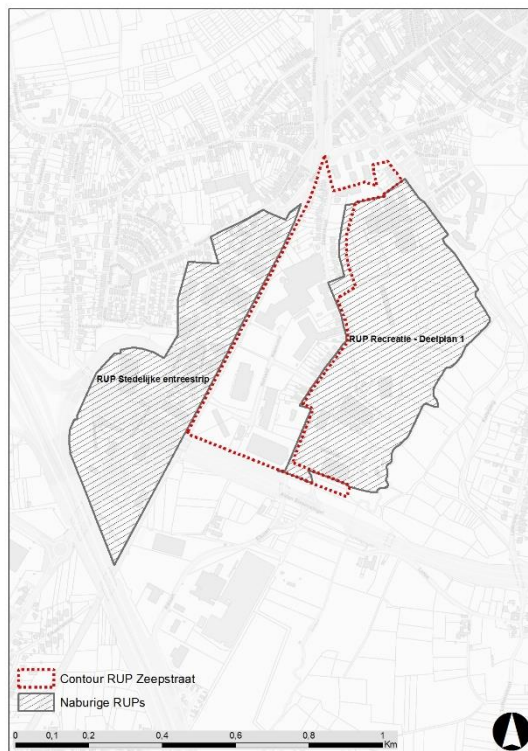
Het RUP Recreatie biedt een kader voor de zonevreemde recreatie in Bilzen. De opdracht is drieledig:

- 1) Het RUP omhelst de verdere ontwikkeling van een aantal recreatieve zwaartepunten in Bilzen.
- 2) Het RUP zal een oplossing bieden aan een aantal knelpunten binnen het BPA Zonevreemde sport en recreatie.
- 3) Met het RUP wordt een oplossing geboden aan overige recreatieve zones die eventuele uitbreidingswensen hebben die binnen de huidige juridische context niet kunnen gerealiseerd worden.



Figuur 41 – Grafisch plan RUP Recreatie

Met de opmaak van het nieuwe RUP 'Zeepstraat' zullen er enkele zones overlappen met het RUP Recreatie die in dit geval een update van de voorschriften en eventueel een herbestemming zullen krijgen. Het gaat om de bestemmingszones 'Art. 4 Woongebied met landelijk karakter' en 'Art. 6 Zone voor ontsluiting' langsheen de Zeepstraat/Vrankrijk. Voor een gedetailleerd beeld van de overlapping kan het plan van de bestaande en juridische toestand (BJT) bekeken worden.



Figuur 42 – RUP Stedelijke entrestrip ten westen en RUP Recreatie ten oosten van het plangebied

4.3.2 Verkavelingen (nog aan te vullen)

Deze gegevens zullen nog verder aangevuld worden.

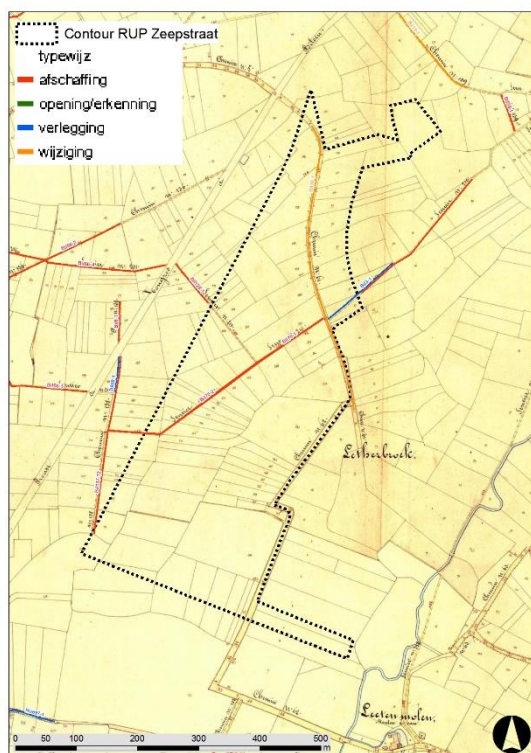
4.3.3 Rooilijnplannen (nog aan te vullen)

Deze gegevens zullen nog verder aangevuld worden.

4.3.4 Atlas der buurt- en voetwegen

De Atlassen der Buurtwegen zijn Belgische atlassen die per gemeente de wegen, buurtwegen en kerkweggels aangeven.

De detailplannen uit de atlas gelden als rooilijnplan voor gemeentewegen. Op de atlas zijn enkel de huidige Zeepstraat en Vrankrijk al gekarteerd als weg. Er zijn sindsdien enkele wijzigingen doorgevoerd (Figuur 43).



Figuur 43 –Atlas der buurt- en voetwegen (rechts)

4.4 Kwaliteiten, knelpunten, potenties en bedreigingen

4.4.1 Kwaliteiten

- Gelegen vlakbij de kern van Bilzen
- Uitstekende locatie, vlakbij het station van Bilzen
- Goede ontsluiting naar het hoger wegennet
- Bereikbaarheid voor trage weggebruiker door geplande fietssnelweg
- Bereikbaarheid met het openbaar vervoer
- Levendige site met aanwezigheid van recreatiecluster
- Uitgebreid aanbod aan voorzieningen/functies
- Dichte groenbuffer in de richting van het spoor en de Alden Biesensingel
- Aanwezigheid groenblauw netwerk Demer op korte afstand van het plangebied

4.4.2 Knelpunten

- Bedrijventerrein niet optimaal in gebruik
- Geen kwalitatieve grenzen met woonclusters
- Hoge parkeerdruk van recreatieve functies aan overzijde Zeepstraat
- BPA Eikaert biedt geen kansen voor meervoudig ruimtegebruik
- Geen huidige activiteiten in het afgebrand bedrijf 'Elka'
- Beperkte mogelijkheden voor site van Belizia Shoe wegens strenge voorschriften

4.4.3 Potenties

- Verweving tussen groene ruimte, wonen, gemeenschapsvoorzieningen en recreatie
- Introduceren van trage wegen voor een verhoogde doorwaadbaarheid én bereikbaarheid van het bouwblok
- Braakliggende gronden Lenaers aansluitend aan blauwe zone 'Kimpel'
- Verdere verdichting op goed gelegen plekken
- Verweving van functies met bedrijvigheid, diensten, wonen,...
- Integratie fietssnelweg

4.4.4 Bedreigingen

- Volledige ontwikkeling gebied zonder kwaliteiten te vrijwaren
- Eilandjes van aparte functies die niet met elkaar of de omgeving communiceren
- Afwikkeling van het parkeren van de recreatiecluster op plangebied

5 Visie voorgenomen plan

5.1 Algemene visie

Binnen de afbakening van het plangebied zal er gestreefd worden naar een kwalitatieve uitbouw/verdichting van het weefsel en een verweving van verschillende functies. De zone ter hoogte van Belizia Shoe zal grotendeels ingericht worden als een 'gemengde zone voor stedelijke ontwikkeling' zoals ook voorgedragen wordt in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (zie hoofdstuk 4.1.3).

Daarnaast zal er met de opmaak van dit RUP een antwoord geboden worden bij verschillende knelpunten die voorkomen binnen het plangebied. Zo wordt er enerzijds een optimalisatie beoogd van enkele terreinen grenzend aan 'De Kimpel'. Anderzijds wordt er ook aandacht geschonken aan de bestaande woonlinten langsheen de Zeepstraat en streeft men naar een gepaste inrichting van de fietssnelweg.

De opzet is om een algemene visie te vormen met krachtlijnen en aandachtspunten die de ontwikkeling van deze zone vorm zullen geven zonder te vervallen in een detaillistisch kader. Er worden een aantal randvoorwaarden geformuleerd waaraan het plan dient te voldoen:

- Duurzame transformatie van de site naar een gemengde ontwikkeling met industriële/ambachtelijke activiteiten, kantoren, kleinhandel, diensten, recreatie, wonen, openbaar nut,...;
- Een kwalitatief front vormen vanaf de spoorweg;
- Ontwikkelingsmogelijkheden bepalen voor bestaande bedrijven;
- Integreren tracé fietssnelweg;
- Onderzoek naar de mobiliteits- en geluidsimpact;
- De integratie van een openbare parkeerruimte voor het station, De Kimpel, ...;
- Randvoorwaarden die een toekomstige verdichting structureren;
- Rekening houden met de inzichten van het witboek BRV;
- Aansluitingen op het bestaande netwerk voorzien.

De uitvoerbaarheid van de visie is een belangrijk aandachtspunt inzake de realisatiemogelijkheden van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Teneinde de voorgestelde inrichtingsconcepten te kunnen realiseren wordt de mogelijkheid om een onteigeningsplan op te stellen open gehouden. In de verdere uitwerking van het RUP zal er concreet uitspraak gedaan worden over welke zones hiervoor in aanmerking komen en welke niet.

5.2 Ambities

5.2.1 Bebouwing en functies

Bedrijvigheid



Verhogen efficiëntie ruimtebeslag

INTENSIVERING

Intensivering is het verhogen van het aantal activiteiten binnen dezelfde oppervlakte. Ruimtelijke ingrepen zoals verdichten, stapelen, ondergronds bouwen en collectieve woon- en werkvormen kunnen intensivering bevorderen. Interne reorganisatie, zoals ondergronds of op het dak parkeren of het efficiënter benutten van bestaande percelen of gebouwen, is een vorm van intensivering.

Het bedrijventerrein Eikaert kent momenteel een zeer lage bebouwingsindex van ongeveer 33%. Het is dan ook opportuun om te stellen dat verdichting of een intensiever ruimtegebruik hier gewenst is. Het intensiever gebruiken van de ruimte gaat gepaard met een verhoging van de efficiëntie en een kwalitatief ruimtegebruik. Volgens de ligging op de kaart van de 'Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en voorzieningen' (zie ook 4.2.2) leent het plangebied zich uitermate tot verdichting en intensivering. De aanleg van de nieuwe fietssnelweg maakt dat deze site in de toekomst nog beter bereikbaar zal zijn.

De **intensivering** zou kunnen plaatsvinden op de onderbenutte ruimtes van het bedrijventerrein. Zo zijn er langsheen de interne ontsluitingsweg van het bedrijventerrein (Natveld) nog verschillende percelen beschikbaar. Daarnaast bevindt er zich een afgebrand bedrijf ELKA waar nog vele restruimtes aanwezig zijn. Ook de site van Belizia Shoe zal in de toekomst in aanmerking komen voor een beter gebruik van het terrein.

Het intensiveren van de site betekent niet alleen meer bebouwing toelaten maar ook bijvoorbeeld het voorzien van een 2^{de} of 3^{de} bouwlaag of het samenvoegen van percelen. Op deze manier kan er met dezelfde oppervlakte een veel beter ruimtegebruik plaatsvinden. Of dit al dan niet met de bestaande bebouwing kan gebeuren is een technisch vraagstuk waar nu geen pasklaar antwoord op geformuleerd kan worden. Een zekere differentiatie binnen de site dient zich aan. Locaties die zich lenen tot het voorzien van een 2^{de} en 3^{de} bouwlaag zijn de zones die aansluiten bij de spoorweg. Op deze manier wordt er een front gericht naar de spoorweg zoals aan de overzijde (Lidl, Action,...).

Daarnaast is het ook mogelijk de bestaande bebouwing op te splitsen in verschillende onderdelen om onderdak te kunnen bieden aan verschillende bedrijven. Dit scenario is slechts mogelijk bij leegstand of indien het bestaande bedrijf beslist om te downsizen. Ook de daken van gebouwen kunnen beter benut worden in functie van productie van hernieuwbare energie (zonnepanelen) of het voorzien van opslagruimte, parkeervoorzieningen of groendaken,....

Verweving van functies

VERWEVING

Verweving is het samenbrengen van verschillende activiteiten in dezelfde ruimte. Activiteiten mogen elkaar niet in de weg staan en de hoofd-functie is gegarandeerd. Verweving kan een ruimte gelijktijdig of op verschillende momenten gebruiken voor meerdere activiteiten. Het gemeenschappelijk gebruik van ruimte, lokalen en infrastructuur is een vorm van verweving.

Ook een **verweving** van functies kan het gebruik van de site verhogen. Vandaag de dag wordt er meer en meer afgestapt van het plaatsen van elke functie in een apart hokje. Door in te zetten op het mengen van functies kunnen zowel wonen, werken als ontspannen dicht bij elkaar liggen. Deze verweving biedt de mogelijkheid effectief een gemengde zone voor stedelijke ontwikkeling uit te bouwen die een meerwaarde zal kunnen bieden voor de stad Bilzen. Wat betreft 'nieuwe' bedrijvigheid worden er verschillende pistes onderzocht in de richting van startups, kenniseconomie, incubator, kmo's,...

Een bedrijventerrein omvat meer dan louter de werkfunctie. Het is ook een plek waar bijvoorbeeld ontspanning, recreatie en zelfs wonen mogelijk is/moet zijn. Deze bijkomende functies hebben een positief effect op de werknemer en dus ook op de bedrijven. Hierdoor zijn verschillende voordelen mogelijk:

Levendigheid en sociale veiligheid, financiële haalbaarheid, duurzaamheid, aangename werkomgeving met een positief imago, ... Belangrijk aspect is dat deze ondersteunende functies de transformatie van het bedrijventerrein niet mogen hypothekeren, ze onderbrengen op het verdiep is in de meeste gevallen aangeraden.

Bedrijventerreinen worden met andere woorden levendiger en de sociale veiligheid verhoogt. Het wordt geen doodse locatie na sluiting van de bedrijven. Er wordt een aangename werkomgeving gerealiseerd met een positief imago. Een gelukkige werknemer zorgt voor een betere sfeer en resultaten.

Een vermenging van functies is duurzaam: mensen moeten minder verplaatsingen doen, én een vermenging van functies kan de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling verhogen.

Wonen



Bebouwde ruimte efficiënt gebruiken

HERGEBRUIK

Hergebruik is het opnieuw benutten van bestaande terreinen, gebouwen en constructies die bijna niet meer worden gebruikt. Hergebruik betreft zowel renovatie als sloop- en nieuwbouwopgaven van vandaag. Kansen vanuit bodemsanering worden benut. Hergebruik is een hefboom om een ruimte efficiënter te gebruiken dan in de oorspronkelijke situatie.

Voor de bestaande woonlinten wordt het behoud van de woning voorlopig vooropgesteld. Dit neemt niet weg dat het RUP ook voor deze zones uiteindelijk zal streven naar een optimaler ruimtegebruik. Omwille van deze reden zullen er woonzones aangeduid worden waar een transformatie mogelijk zal zijn in de toekomst. Net zoals er in het noordelijke gedeelte van de Zeepstraat recent een nieuwe ontwikkeling is voltooid (Belisiapark) onder de vorm van verschillende meergezinswoningen in een groen karakter, zal het ook mogelijk zijn de aangeduide zones op dergelijke manier te ontwikkelen.

De bestaande woonlinten hebben een woondichtheid van ongeveer 12 wooneenheden per hectare. Met dergelijke situering, kort bij het centrum van de stad Bilzen, worden veel hogere dichtheden gehanteerd. Als we

vergelijken met Belisiapark (65 wooneenheden per hectare) kunnen we vaststellen dat de ‘halfopen, residentiële eengezinswoning’ niet het meest gepaste type woning is om de woningdichtheid te verhogen en een meer gedifferentieerd woonaanbod te creëren. Een manier om een verdichting te verkrijgen is het verhogen van het aantal toegelaten bouwlagen (bv. maximaal 3 bouwlagen met setback). Verdichting kan natuurlijk ook maar worden toegestaan als er voldoende aandacht gaat naar de realisatie van publiek toegankelijk groen.

Mix van woningtypes realiseren

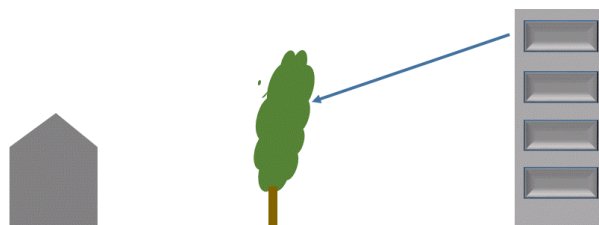
Binnen deze zones kunnen een mix van woontypologieën voorzien worden: kleine en grote meergezinswoningen, eengezinswoningen (onder één dak), geschakeld wonen. Vrije beroepen en diensten worden als nevenfuncties aan het wonen toegelaten.

Naast de woonfunctie is het in deze zone ook mogelijk in beperkte mate studentenhuisvesting op te richten voor scholieren van de paardenhumaniora.

Rekening houden met omgeving bij inplanting nieuwe volumes

Bij de inplanting van de nieuwe bouwvolumes moet er rekening gehouden worden met bestaande woonlinten en de bestaande natuurlijke footprint van de site alsook met de landschappelijke basisstructuren op het vlak van water, groen en bodem. De nieuwe bouwvolumes moeten met de nodige aandacht worden ingepast voor wat betreft licht, schaduw en privacy. Om die reden moeten minimaal volgende inrichtingsprincipes in acht genomen worden:

- Afstandsbuffer door de gebouwen in te planten op afstand van de perceelsgrens (inbouwen van een vorm van 45°-regel)
- Visuele buffer of filter door aanbrengen groenscherm (bv. door bomenrij).



- De tuinzones van de huidige woningenrijen zorgen voor een bijkomende afstandsbuffer

Functies

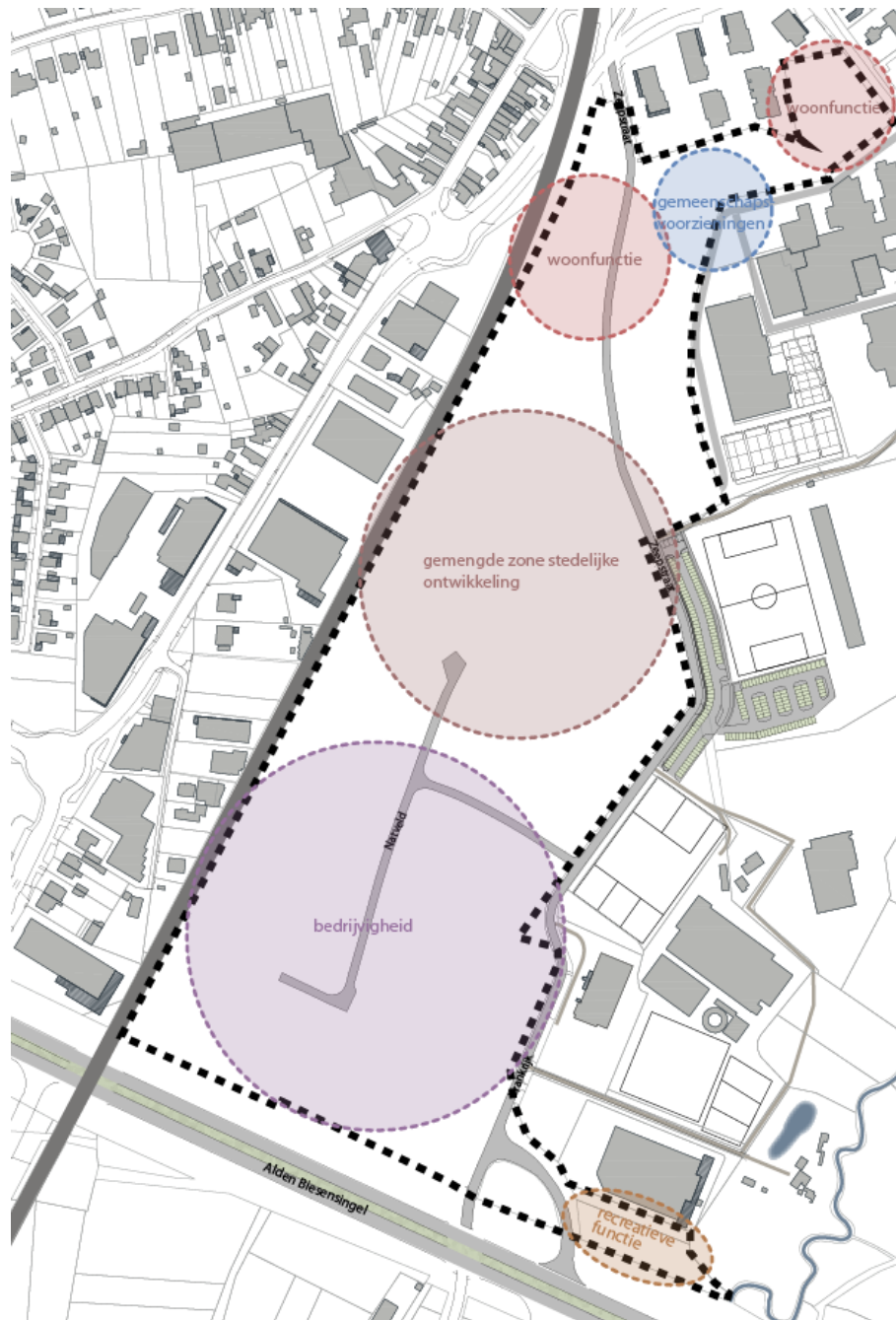


Zone voor stedelijke ontwikkeling

Handels-, horeca- en gemeenschapsvoorzieningen zijn in de nieuwe invulling ook steeds mogelijke functies die van deze monofunctionele zone een zone voor stedelijke ontwikkeling kunnen maken.

De functies die hier in de toekomst mogelijk zijn moeten complementair inspelen op deze van het centrum, met name doordat ze bijvoorbeeld een grotere ruimtebehoefte hebben. Hierbij wordt er ook gedacht aan bedrijvigheid onder de vorm van kantoorfuncties, dienstverlening, kleinschalige bedrijvigheid, startups, kenniseconomie, incubator, kmo's,...

Daarnaast zullen bepaalde types van functies hier niet worden toegelaten, met name de kleinschalige detailhandel die thuis hoort in het kernwinkelgebied. Het is niet de bedoeling nieuwe zaken in concurrentie te laten treden met de functies in het centrum. Daarnaast wordt ook grootschalige detailhandel geweerd uit deze zone. Dergelijke functies worden ondergebracht in de stedelijke entrestrip (N730).



Figuur 44 – Concept bebouwing en functies

5.2.2 Ontsluiting en parkeren

Ontsluiting Vrankrijk/Zeeppstraat

De hoofdontsluiting van de site zal behouden kunnen worden. De afwikkeling van de site verloopt vandaag de dag zonder al te veel problemen. De inrichting van deze weg zou daarentegen wél geoptimaliseerd kunnen worden. Bij de uitbouw van een stedelijke ontwikkelingszone hoort namelijk een degelijke ontsluiting voor langzaam verkeer, deze zou beter ingericht kunnen worden voor de meest zuidelijk gelegen zone.

De afwikkeling naar het hogere wegennet is reeds voorzien door een aansluiting met de Alden Biesensingel. In de toekomst zal het verkeer ook hoofdzakelijk toegelaten worden via deze zuidelijke aansluiting. Het is de bedoeling om zo min mogelijk verkeer via het noorden (centrum) toegang te geven tot de site gezien de afwikkeling naar het noorden minder vlot zal kunnen verlopen. Er wordt dus nagedacht te worden om verschillende ‘ontmoedigende’ maatregelen op te nemen in het RUP om ervoor te zorgen dat de toegang tot de site via de Alden Biesensingel zal verlopen. Deze kunnen gaan van een knip in het noorden van de Zeeppstraat, het creëren van een route die minder vlot te doorkruisen is (bijvoorbeeld door de route over de parking te laten lopen) of door het creëren van een verkeerslus waardoor het verkeer afgewend wordt. Hetzelfde geldt ook voor vrachtverkeer, dit dient via het zuiden (primaire weg) naar het bedrijventerrein te rijden, voor zover dit vandaag nog niet het geval is.

Parkeergelegenheid

De parkeermogelijkheden binnen de zone ‘De Kimpel’ zijn momenteel beperkt en op piekmomenten is het aanbod te beperkt. Er is besloten binnen de plancontour van het RUP te zoeken naar een parkeerzone die ingeschakeld kan worden zowel voor de bezoekers van De Kimpel als voor de bewoners/bezoekers van de site aan de Zeeppstraat. Om zuinig om te springen met de beschikbare ruimte wordt ervoor gekozen om restruimtes in te schakelen voor deze parkeermogelijkheden of een tijdelijke parking in te richten op plekken waar een mogelijke ontwikkeling nog even op zich zal laten wachten. In de toekomst is het natuurlijk de bedoeling steeds zoveel mogelijk ondergronds parkeren te voorzien.

Er dient nagedacht om de toegangen tot de parkeerzones aan de uiterste zijden (noorden en zuiden) van het plangebied te voorzien zodat de centrale zone autoluw kan ingericht worden. Op deze manier creëert men randparkings waardoor de zwakke weggebruiker veilig doorheen het plangebied kan passeren.

Fietssnelweg

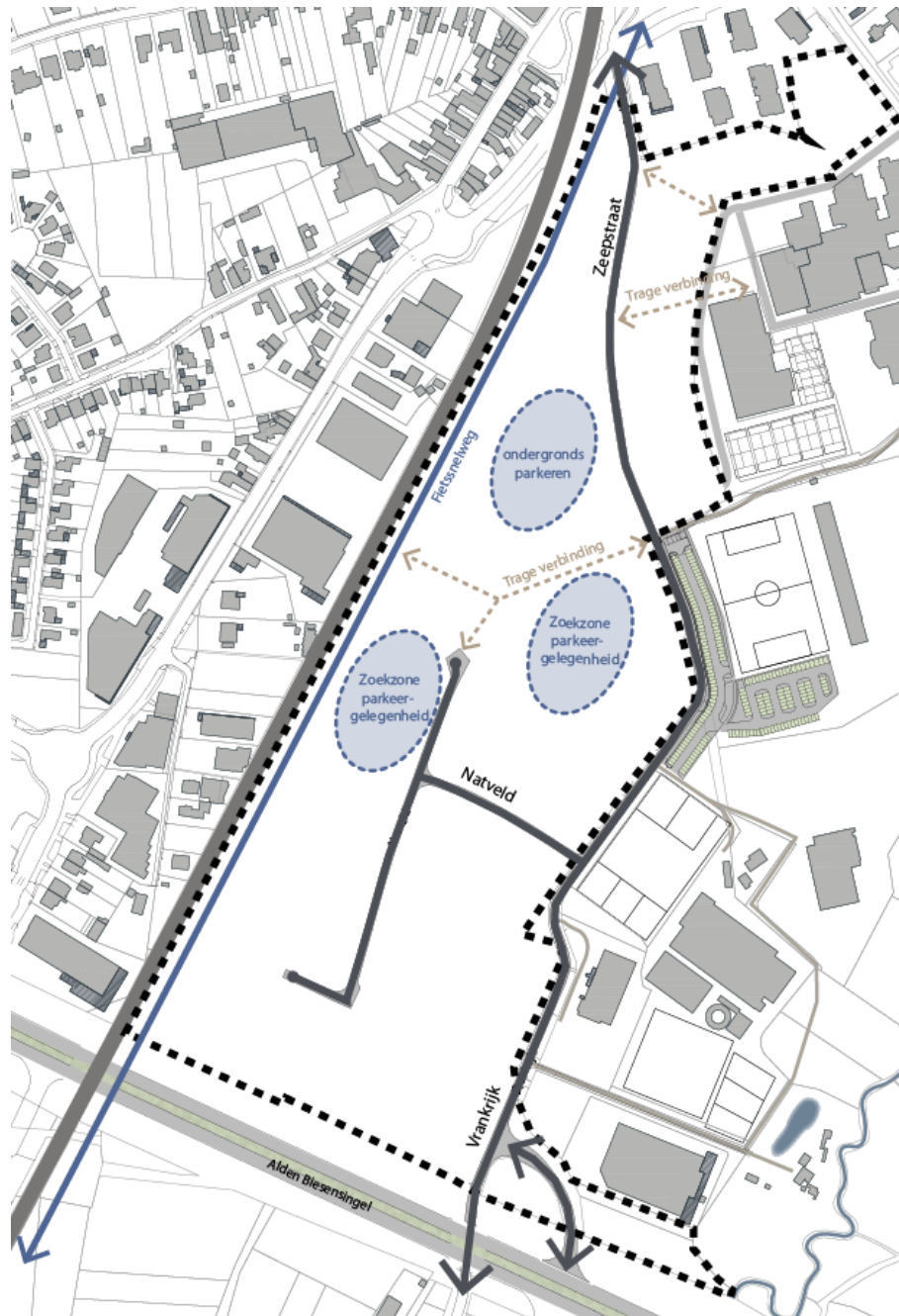
De provinciale fietssnelweg¹ zal parallel aan de spoorweg ingeplant worden. Belangrijk hierbij is dat het terrein zelf ook nog ontsloten zal worden in de richting van de fietssnelweg om een goede bereikbaarheid te garanderen. Hiervoor worden er verschillende doorgangen voorzien in het gebied.

Trage verbindingen

Het uitgangspunt is een sterk netwerk van trage wegen als basis voor verplaatsingsstromen in het gebied. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdassen die meer een verbindende functies hebben en nevenpaden die meer een verblijfsfunctie hebben.

¹ De fietssnelweg wordt voorlopig indicatief aangeduid op de plannen aangezien de gedetailleerde ligging nog niet bepaald is. De aanleg van deze fietssnelweg volgt een aparte procedure. Zodra er nieuwe relevante ontwikkelingen zijn worden deze in de nota geüpdatet.

Er zullen voldoende trage verbindingen voorzien worden die de aansluiting naar de omgeving maken en op reeds bestaande tracés zullen aansluiten. Zo is er de trage verbinding naar 'De Kimpel' (richting Eikenlaan) en aan de achterzijde van de Paardenhumaniora waar aansluiting mee gezocht dient te worden.



Figuur 45 – Concept ontsluiting en parkeren

5.2.3 Groen en open ruimte

Bij de transformatie van het plangebied naar een gemengde zone voor stedelijke ontwikkeling zullen er drie types van groen onderscheiden kunnen worden:

Buffergroen – woningen

Zoals in het GRS reeds aangehaald is een kwalitatieve buffer van bedrijvigheid in de richting van de woonlinten zeer belangrijk. Dit kan bereikt worden door een dichte groenbuffer die in de eerste plaats visueel zal bufferen.

Buffergroen – spoorweg

Richting de spoorweg zal er een gelijkaardige groenbuffer als deze voor de woningen voorzien worden, maar dan in een bredere opstelling.

Kwalitatieve publieke ruimtes

Omdat er plaatselijk een verhoging kan gebeuren van het aantal wooneenheden is het belangrijk voldoende kwalitatief groen te voorzien dat publiek toegankelijk is voor iedereen. Omwille van het feit dat wooneenheden niet altijd beschikken over een private buitenruimte is het belangrijk dit publiek groen voldoende kwalitatief in te richten en maximaal te linken met de parkstructuur van de Kimpel aan de overzijde door goede beschermde oversteekplaatsen en voetgangersvoorzieningen. Op deze manier worden er groene zones gecreëerd die aan elkaar gekoppeld worden door verschillende bomenrijen.

Bij de ontwikkeling van deze site is het niet de bedoeling de ruimte volledig in te palmen met bebouwing en verharding. De bebouwingsgraad zal worden beperkt om ruimte te creëren voor kwalitatieve private en (semi-)publieke groenzones. Deze zones bieden rust, ontspanning, ontmoetingsplekken, een aangenamer landschap, enz maar ook ruimte voor het bergen van water door middel van infiltratievoorzieningen. Er wordt hier plaatselijk een hogere dichtheid gerealiseerd met als doel het landschap eromheen voldoende ruimte te geven en kwalitatief te kunnen inrichten. Indien heel het gebied klassiek bebouwd wordt, blijft enkel de openbare wegenis over. Hier is weinig ruimte voor ontmoeting en overheersen de verkeersstromen.



Figuur 46 – Concept groen en open ruimte

5.3 Ontwikkellocaties

Aan de hand van bovenstaande ambities worden er mogelijke ontwikkelingslocaties onderzocht op basis van de vooropgestelde randvoorwaarden die uitgewerkt zijn in de voorgaande hoofdstukken.

5.3.1 Zone mogelijke kernversterking/verdichting

Binnen de plancontour komen er verschillende zones in aanmerking voor mogelijke kernversterking en/of verdichting. Deze zones zullen mogelijkheden krijgen om in de toekomst een meer optimale invulling te realiseren door een plaatselijke verhoging van de woondichtheid met voldoende kwalitatieve private, waar mogelijk publieke ruimte. Het gaat om zones die momenteel niet optimaal benut worden. In het noorden worden er ook kansen geboden aan de leegstaande loodsen om deze in te vullen met een programma in het kader van gemeenschapsvoorzieningen. Ook de groene zone aan de achterzijde van 'De Kimpel' zal omgezet kunnen worden naar gemeenschapsvoorzieningen om een beperkte uitbreiding van De Kimpel te faciliteren met een sport- en spelterrein.

Ter hoogte van de locatie waar zich momenteel Belizia Shoe bevindt, wordt er gestreefd naar een verdichting op maat van de kern van Bilzen. Het gemengd programma zal voornamelijk uit wonen (onder de vorm van meergezinswoningen) en bedrijvigheid (onder de vorm van kantoren, diensten, start-ups,...) bestaan gezien de optimale ligging in de omgeving van de stationsomgeving. Een deel van het terrein voor bedrijvigheid zal voorlopig ingevuld kunnen worden met parkeergelegenheden op niveau van het stadsdeel. Op langere termijn kan de zone ontwikkeld worden in functie van bedrijvigheid (start-ups) en kantoren. De bestaande bedrijven krijgen ook de mogelijkheid in de toekomst de dichtheid te verhogen door een betere oriëntatie van de gebouwen en een extra bouwlaag.

Binnen de plancontour wordt er ook nagedacht over de ontwikkeling op lange termijn. Omwille van de uitstekende ligging en de hoge knooppuntwaarde kan er gestreefd worden naar een uitgebreid scenario waarbij er zowel ter hoogte van de sites van Belizia en Elka als de bestaande woonlinten een verdichting kan plaatsvinden om het terrein optimaal te kunnen benutten. Omwille van de bestaande toestand zijn deze ontwikkelingen wellicht vandaag nog niet aan de orde maar het geeft wel een mogelijk toekomstscenario weer van in welke richting de site kan evolueren op lange termijn.

5.3.2 Zone behoud groen

Het is belangrijk bij nieuwe ontwikkelingen dat er steeds voldoende rekening gehouden wordt met het bestaande groen. Bijgevolg worden er verschillende groene zones/elementen aangeduid als 'te behouden'. Op deze plekken zijn nieuwe ontwikkelingen mogelijk zolang het de randvoorwaarde volgt dat het bestaande groen maximaal behouden wordt.

5.3.3 Zone publieke pleinfunctie

Voorts wordt er tegenover de toegang naar De Kimpel, een pleinfunctie toegekend op deze site als entree van de nieuw ontwikkelde site. De pleinfunctie vertegenwoordigt een publiek toegankelijke ruimte voor omwonenden en recreanten en zal een zekere dynamiek met zich meebrengen die een aantrekking van passanten en recreanten geneert. De volledige site zal doorwaadbaar zijn voor langzaam verkeer in functie van de fietssnelweg, de achterliggende bebouwing, alsook de parkeergelegenheid op de site.

5.3.4 Zone parkeergelegenheid

Wat het autoverkeer betreft is de site enkel toegankelijk via enkele geselecteerde inritten die toegang geven tot ondergrondse parkeergarages onder de gebouwen naast een publieke parking op het maaiveld. Dit heeft als doel om de site zelf maximaal autovrij te houden omwille van het gebruik door zwakke weggebruikers. De noordelijke inrit bevindt zich ter hoogte van de woning met huisnummer

27 en zal voornamelijk gebruik worden door de bewoners van de site. De zuidelijke toegang is enkel te bereiken via Natveld om de druk op de Zeepstraat zo laag mogelijk te houden. Vanuit Natveld kunnen verschillende randparkings bereikt worden. In het gebied wordt er gestreefd naar een optimale invulling die gecombineerd wordt met een autoluwe, veilige en groene publieke ruimte.

5.3.5 Zone recreatieve functie

Tenslotte wordt er in het uiterste zuiden van het plangebied, tegen de Alden Biesensingel een gedeelte van de bufferstrook herbestemd naar recreatiegebied. Het betreft een zone grenzend aan 'KinderRijck' die in de toekomst mogelijks in gebruik kan genomen worden als avontuurlijke buitenspeelruimte. Ook hier geldt dat de groene omgeving maximaal bewaard moet blijven samen met de bufferende functie van het groen.

6 Bepalen van de plan-MER plicht

Met de goedkeuring van het besluit betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's door de Vlaamse Regering op 12 oktober 2007, moet de initiatiefnemer van een plan met –mogelijk– aanzienlijke milieueffecten, zoals bijvoorbeeld ruimtelijke uitvoeringsplannen, deze milieueffecten en eventuele alternatieven in kaart brengen.

Ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de plenaire vergadering plaatsvindt na 1 juni 2008, moeten aan deze regelgeving voldoen. Er geldt evenwel enkel een plan-MER plicht voor deze plannen en programma's die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben.

Overeenkomstig artikel 4.2.3 §3 geldt, voor een plan of programma, dat overeenkomstig artikel 4.2.1, onder het toepassingsgebied van dit hoofdstuk valt, en dat het gebruik bepaalt van een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging inhoudt, dat er geen plan-MER moet worden opgemaakt voor zover de initiatiefnemer aan de hand van de criteria die worden omschreven in bijlage I, die bij dit decreet is gevoegd, aantoont dat het plan of programma geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

Artikel 4.2.1 stelt dat dit hoofdstuk van toepassing is op ieder plan of programma dat het kader vormt voor de toekenning van een vergunning voor een project².

RUP's vallen alvast onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in het Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM).

Ruimtelijke uitvoeringsplannen vormen tevens het kader voor de toekenning van een stedenbouwkundige vergunning, die pas kan worden verleend als het voorgenomen project zich in de bestemming bevindt die overeenstemt met de bestemming vastgelegd in het ruimtelijk uitvoeringsplan. Het RUP vormt dus het kader op basis waarvan de stedenbouwkundige vergunning toegekend wordt. Het RUP valt bijgevolg onder het toepassingsgebied van het DABM.

Er kan echter geargumenteed worden dat het voorliggende RUP betrekking heeft op een kleine wijziging binnen een beperkt gebied op lokaal niveau, waardoor er geen plan-MER-plicht geldt voor zover aan de hand van de criteria die worden omschreven in bijlage I bij het DABM, kan worden aangetoond dat het plan of programma geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

De oppervlakte van het plangebied bedraagt ongeveer 18 ha. Dit komt overeen met ca. 0,23 % van de totale oppervlakte van de stad Bilzen. Het RUP voorziet in de herbestemming en herontwikkeling van een gebied. Er kan geconcludeerd worden dat voorliggend RUP handelt over een klein gebied op lokaal niveau.

² Dit hoofdstuk is eveneens van toepassing op ieder plan of programma, waarvoor, gelet op het mogelijke effect op gebieden, een passende beoordeling vereist is uit hoofde van artikel 36ter, § 3, eerste lid, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu. Gezien de vogel- en habitatrictlijngebieden zich op minstens 500m bevinden en het planvoornemen geen doorsnijding voorziet van eventuele corridors, wordt geen effect verwacht op het Habitat- en Vogelrichtlijngebied waardoor geen passende beoordeling vereist is. Dit wordt in de discipline biodiversiteit besproken.

7 Onderzoek naar de aanzienlijkheid van milieueffecten

7.1 Bodem

Onderstaand schema bevat een checklist van de potentiële ingrepen in de discipline bodem. Enkel de effectgroepen en/of aspecten waarop 'ja' geantwoord werd, zullen verder meegenomen worden in de bespreking.

Voor de effectgroepen waarop 'nee' geantwoord werd, kan redelijkerwijze aangenomen worden dat er geen aanzienlijke effecten verwacht worden.

Checklist potentiële ingrepen discipline Bodem	Ja	Nee
<i>Bodemverstoring en grondstofvoorraden</i>		
- Voorziet het plan vergraving of graafwerkzaamheden?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Voorziet het plan een wijziging inzake verharding (aard en/of oppervlakte)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Wordt ingegrepen op de grondstoffenvoorraden? Voorziet het plan de uitbating van de diepe ondergrond (klei-, zand-, steen- of grinduitbating, ertswinning)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<i>Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging</i>		
- Voorziet het plan risico-activiteiten voor verontreiniging (bijv. kmo-zone, bedrijvzone)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Voorziet het plan herbestemmingen naar een ander bestemmingstype?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Erosie</i>		
- Voorziet het plan een gewijzigd bodemgebruik waardoor bijkomende oppervlakte aan erosie het gevolg kan zijn of het plan aan erosie onderhevig kan zijn?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bodemverstoring en grondstofvoorraden

Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

De bodems ter hoogte van het plangebied bestaan uit leembodems, dewelke aangeduid worden als slechts matig gevoelig voor profielvernietiging.

Gezien het onderzoeksgebied de kern van Bilzen betreft, kan redelijkerwijze aangenomen worden dat de bodemprofielen binnen het onderzoeksgebied reeds grotendeels verstoord werden. Binnen de RUP-contour zal nog bijkomende verharding en vergraving mogelijk zijn. Ten aanzien van de huidige juridisch planologische bestemming is het effect echter neutraal, gezien ook binnen de huidige bestemming kan gebouwd worden. Daarnaast zijn de bodems niet aangeduid als bodemkundig erfgoed, waardoor geen aanzienlijke effecten verwacht worden ten aanzien van profielverstoring.

De leembodems binnen het plangebied zijn zeer gevoelig voor verdichting. Gezien het plangebied grotendeels verstoorde bodems bevat worden er dan ook geen aanzienlijke effecten verwacht ten gevolge van het planvoornemen.

Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging

Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

Er zijn volgens de OVAM-databank verschillende bodemonderzoeken aanwezig binnen het plangebied. Twee bodemsaneringsprojecten en één beschrijvend bodemonderzoek.

Het plan omvat deels het herbestemmen van zones van het gewestplan of andere bestemmingsplannen. Hierdoor zullen de van toepassing zijnde bodemsaneringsnormen voor bepaalde percelen wijzigen. Gezien er uit de OVAM-databank blijkt dat er ter hoogte van deze zone reeds een beschrijvend bodemonderzoek gebeurde, wordt de aandacht erop gevestigd dat de wijziging (verstrenging) van de bodemsaneringsnormen in deze zone mogelijk een impact kan hebben op de resultaten van de risico-evaluatie in dit bodemonderzoek. Dit dient verder in acht genomen te worden op projectniveau (b.v. bij overdracht van gronden, grondverzet, ...). Bestaande regelgeving dient sowieso in acht genomen te worden op projectniveau.

Voor de aanvoer en afvoer van grond en in geval van calamiteiten dient de geldende regelgeving gevolgd te worden, waardoor geen aanzienlijke effecten verwacht worden ten aanzien van bodemverontreiniging en bodemkwaliteit. Bovendien worden geen extra industriële of vervuilende activiteiten vooropgesteld in afwijking van de bestaande toestand door middel van het voorgenomen plan. Het risico op bodemverontreinigingen wordt globaal dan ook beperkt ingeschat.

Erosie

Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

Het onderzoeksgebied is grotendeels gevoelig voor erosie. In het planvoornemen wordt er voldoende ingezet op het creëren van verschillende groene publieke ruimtes die mogelijkheden bieden tot het voorzien van bufferstroken, grachten, groene corridors... Omwille van deze redenen kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op erosie optreden.

Conclusie

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline bodem te verwachten zijn.

7.2 Water

Onderstaand schema bevat een checklist van de potentiële ingrepen in de discipline water. Enkel de effectgroepen en/of aspecten waarop 'ja' geantwoord werd, zullen verder meegenomen worden in de bespreking.

Voor de effectgroepen waarop 'nee' geantwoord werd, kan redelijkerwijze aangenomen worden dat er geen aanzienlijke effecten verwacht worden.

Checklist potentiële ingrepen discipline Water	Ja	Nee
Grondwater		
- Voorziet het plan omvangrijke ondergrondse constructies?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Voorziet het plan bijkomende verharding van niet verharde zones?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Kan het plan aanleiding geven tot permanente wijziging van grondwaterstanden of –stromen (bv. t.b.v. natuur of landbouw)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
- Worden bestemmingen voorzien die aanleiding kunnen geven tot risico-activiteiten voor grondwaterverontreiniging (zoals bijv. kmo-zone, bedrijvenszone)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oppervlaktewater		
- Zijn er binnen het plan ingrepen op waterlopen of oevers mogelijk (afgraven of aanleggen oevers/dijken, openleggen of overwelven van waterlopen, hermeandering/rechttrekking, verharderen oeverzones)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
- Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die een invloed kunnen hebben op overstromingszones of signaalgebieden, zoals: verharding, bebouwing, ophoging.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Afvalwater		
- Genereert het plan afvalwater (huishoudelijk afvalwater of bedrijfsafvalwater)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Grondwater

Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

Het onderzoeksgebied is slechts in zeer beperkte mate aangeduid als infiltratiegevoelig. Het is de doelstelling van het planvoornemen om enerzijds een hoge plaatselijke bebouwingsindex met lage footprint te bekomen en anderzijds voldoende ruimte te creëren voor semipublieke groene ruimten. Hier kunnen infiltratievoorzieningen geïntegreerd worden bv. wadi's, grachten, enz. Het voorgenomen plan vormt het kader voor enkele omvangrijke ondergrondse constructies onder de vorm van parkeergarages. Gezien de bodemgesteldheid is er echter nog voldoende ruimte voor het grondwater om onder de constructies door te stromen. De geplande bijkomende verharding is momenteel reeds planologisch mogelijk en de hemelwaterverordening dient te worden gevolgd. Daarnaast is er voldoende ruimte binnen de RUP-contour om water te infiltreren omdat er groene ruimtes en zones voor grachten worden voorzien. Effecten ten aanzien van de grondwaterstroming of grondwaterkwaliteit worden bijgevolg niet verwacht. Significante effecten ten aanzien van grondwater worden niet verwacht.

Oppervlaktewater

Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

In of nabij het plangebied zijn geen signaalgebieden gelegen. Het plangebied grenst wel aan de Demer en de zone rond de rivier die gevoelig voor overstroming is. Een aantal oost-west gerichte zones van het plangebied worden hierdoor aangeduid als overstromingsgevoelig gebied. Het afstromend water komt van westelijke richting en stroomt richting de Demer.

Ten gevolge van het planvoornemen is bijkomende verharding mogelijk. Dergelijke ontwikkelingen zijn ook reeds mogelijk volgens de huidige bestemming waardoor er geen uitbreiding van het programma plaatsvindt. Er dient sowieso voldaan te worden aan de hemelwaterverordening. Er worden dan ook geen aanzienlijke effecten verwacht ten aanzien van oppervlaktewater.

Het algemeen uitgangsprincipe is dat hemelwater in eerste instantie zoveel mogelijk hergebruikt wordt. In tweede instantie moet het resterende gedeelte van het hemelwater worden geïnfiltreerd. Er worden dan ook geen aanzienlijke effecten verwacht ten aanzien van oppervlaktewater.

Afvalwater

Het plangebied is volledig gelegen binnen het centraal gebied. Dit betekent dat er riolering aanwezig is.

Conclusie discipline water

Er zijn vanuit de discipline water geen aanzienlijke effecten te verwachten door uitvoering van het plan, er van uitgaande dat de geldende regelgeving in acht wordt genomen (verordening hemelwater,...).

7.3 Biodiversiteit

Onderstaand schema bevat een checklist van potentiële ingrepen in de discipline Biodiversiteit. Enkel de effectgroepen en/of aspecten waarop 'ja' geantwoord werd, zullen verder meegenomen worden in de bespreking. Voor de effectgroepen waarop 'nee' geantwoord werd, kan redelijkerwijze aangenomen worden dat er geen effecten verwacht worden.

Checklist potentiële ingrepen discipline Biodiversiteit	Ja	Nee
Biotoopverlies / biotoopwijziging		
<i>Biotoopverlies door ruimtebeslag</i>		
- Voorziet het plan bijkomende bodemverstoring zoals verharding, verdichting en vergraving?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Biotoopwijziging</i>		
Verdroging / vernatting:		
- Voorziet het planvoornemen een permanente bemaling of is het mogelijk dat er door uitvoering van het planvoornemen een lange tijdelijke bemaling (bijvoorbeeld bij ondergrondse infrastructuren zoals tunnels of ontginningen dieper dan het grondwater) of grondwaterpeilsturing (bijvoorbeeld i.f.v. irrigatie voor landbouwgebruik) zal plaatsvinden waardoor er toch permanente effecten op bestaande biotopen te verwachten zijn?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Verzurende en vermestende depositie (belangrijkste = stikstofdepositie)		
- Zal uitvoering van het plan zorgen voor een relevante toename van verzurende en/of vermestende deposities (meest relevant is vaak de stikstofdepositie): enerzijds via water (bijv. bemesting die afvloeit naar de waterloop) en anderzijds via lucht (industriële emissies zoals energiebedrijven en raffinaderijen of via een hoge toename in verkeersemisies)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Rustverstoring (door geluid en lucht)		
- Voorziet het planvoornemen geluidsproducerende functies/activiteiten (zoals door recreatie, industriële installaties, bedrijvigheid met bijvoorbeeld typerende buitenactiviteiten, open sportstadium/sportpleinen in open lucht, enz)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Voorziet het plan in een bestemming/functie waardoor er een bijkomende recreatiedruk te verwachten valt?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Voorziet het plan relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatieactiviteiten, i.f.v. veiligheid op bedrijfsterreinen)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Barrièrevorming en versnippering		
- Kan het plan zorgen voor het doorbreken van een verbinding(szone) voor fauna of flora (zoals bermen, waterlopen, groene zones)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
- Kan het plan zorgen voor een belangrijke fysische scheiding tussen biologisch waardevolle zones (zoals een verkeersweg, waterweg, ontwikkeling)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
- Kan het plan een potentieel obstakel voor vogeltrek toelaten (bijvoorbeeld windturbines) of een obstakel voor foerageerroutes (bijvoorbeeld door inname of versnipperen van waterlopen, boszones, kleine landschapselementen)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Aandachtsgebieden: Natura-2000 gebieden, Ramsar-gebied, VEN-gebied, natuur-en bosreservaten

Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

Binnen het onderzoeksgebied bevinden zich geen Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebieden of Ramsar-gebied. Het meest nabij gelegen Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebied (of Ramsar-gebied) bevindt zich op ca. 500m afstand van het onderzoeksgebied. Het onderzoeksgebied bevindt zich niet op een mogelijke migratieroute tussen twee deelplangebieden van een Habitat- of Vogelrichtlijngebied (zoals bijvoorbeeld verbinding via waterlopen of groenstructuren), noch is er beïnvloeding vanuit het plan te verwachten. Er is geen passende beoordeling noodzakelijk. Rekening houdend met de aard van het plan worden er geen aanzienlijke of betekenisvolle effecten op NATURA-2000 gebieden verwacht.

Ongeveer 150 m ten zuiden van het plangebied bevindt zich het dichtstbijzijnde VEN-gebied “De Bovenloop Demer en Winterbeek”, gescheiden door de Alden Biesensingel (N700). Een verscherpte natuurtoets wordt niet nodig geacht. Rekening houdend met de aard van het plan worden er geen aanzienlijke effecten op VEN-gebied verwacht.

Biotoopverlies / biotoopwijziging

Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

Binnen het plangebied zijn slechts enkele, kleine biologisch waardevolle zones gedefinieerd, in de directe omgeving, m.n. in de Demervallei, komen enkele biologisch zeer waardevolle zones voor (Figuur 9).

Rekening houdend met de beperkte aanwezigheid van waardevolle elementen en het gegeven dat er in het plangebied geen oudere bossen voorkomen noch erkende of Vlaamse natuurresevaten, bosreservaten aanwezig zijn, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op biotoopverlies/-wijziging optreden. Bovendien wordt er volop ingezet op het behoud en de versterking van bestaande groenstructuren (blauwgroen netwerk en de buffering ten aanzien van de spoorweg), dit heeft alleszins een positief effect.

Rust- en lichtverstoring

Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

Het plan voorziet geen specifiek geluidsproducerende activiteiten of functies, noch wordt er verwacht dat er functies worden voorzien met een relevante toename in lichtbronnen of recreatiedruk. Gezien de ligging in een gebied met een goede knooppuntwaarde en goed voorzieningenniveau is vandaag de ontwikkeling van deze percelen reeds mogelijk.

Er worden dan ook geen aanzienlijke verstoringseffecten verwacht.

Barrièrevorming en versnippering

Het plan zorgt niet voor het doorbreken van een verbinding(szone), trek- en fourageerroutes voor fauna of flora of een scheiding tussen waardevolle gebieden. Aanzienlijke effecten van versnippering en barrièrevorming worden niet verwacht.

Conclusie discipline biodiversiteit

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline biodiversiteit te verwachten zijn.

7.4 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Onderstaand schema bevat een checklist van de potentiële ingrepen in de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie. Enkel de effectgroepen en/of aspecten waarop 'ja' geantwoord werd, zullen verder meegenomen worden in de bespreking.

Voor de effectgroepen waarop 'nee' geantwoord werd, kan redelijkerwijze aangenomen worden dat er geen effecten verwacht worden.

Checklist potentiële ingrepen discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Ja	Nee
--	-----------	------------

<i>Landschap (+zie ook aandachtsgebieden)</i>		
--	--	--

<i>Landschapsstructuur en -erfgoedwaarde</i>		
--	--	--

- | | | |
|--|--------------------------|-------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die landschappelijke structuren of erfgoedwaarden kunnen verstoren of vernietigen? Zoals: <ul style="list-style-type: none"> o Fysieke ingrepen (bv. reliëfwijzigingen, ophogingen, afgravingen, rechttrekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken en bermen, rooien van KLE's, ...)? o Ontbossing of rooiwerkzaamheden (met bijzondere aandacht voor historische bossen)? o Wijziging van historische percelering, kavelstructuren, waterlopen, wegenpatroon? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
|--|--------------------------|-------------------------------------|

<i>Uitzicht</i>		
-----------------	--	--

- | | | |
|---|-------------------------------------|--------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die uitzichten kunnen verstoren? Zoals: <ul style="list-style-type: none"> o Mogelijkheden tot een harde invulling/bouw van constructies (bv gebouwen) of infrastructuur (zoals wegen, masten, turbines) of voor het oprichten van omvangrijke volumes of belangrijke wijzigingen in het bodemgebruik. | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|---|-------------------------------------|--------------------------|

<i>Bouwkundig erfgoed (+zie ook aandachtsgebieden)</i>		
---	--	--

- | | | |
|---|--------------------------|-------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die bouwkundig erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals: <ul style="list-style-type: none"> o Afbraak van bouwkundig erfgoed. o Het renoveren/verbouwen van het bouwkundig erfgoed waardoor het karakter, de herkenning,... van het erfgoed mogelijk verdwijnt. o Nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw of infrastructuraanleg) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
|---|--------------------------|-------------------------------------|

<i>Archeologie</i>		
---------------------------	--	--

- | | | |
|---|-------------------------------------|--------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die archeologisch erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals: <ul style="list-style-type: none"> o Werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen in de bodem (graafwerkzaamheden) o Permanente veranderingen in de grondwatertafel o Samendrukking van onderliggende lagen ten gevolge van (permanente) ophogingen van het terrein | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|---|-------------------------------------|--------------------------|

Landschap

Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

Het planvoornemen maakt de herontwikkeling van een zone mogelijk in functie van wonen en andere functies. Het uitzicht van het landschap kan hierdoor eventueel wijzigen. Het aandeel bebouwde oppervlakte zal uitgebreid worden. Gezien deze ontwikkelingen reeds mogelijk zijn binnen de huidige planologische context, houdt het planvoornemen hooguit een bestending van de bestaande situatie in. Bovendien betreft het ontwikkelingen binnen een kerngebied, waarbinnen het planvoornemen landschappelijk inpasbaar geacht wordt. Aanzienlijke effecten worden bijgevolg niet verwacht.

Archeologie

Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

De ondergrond binnen het plangebied kan beschouwd worden als bodemarchief, waar voorzichtig mee moet omgesprongen worden in functie van de potentieel archeologische waarden. Door uitvoering van het plan is vergraving mogelijk (bijvoorbeeld voor de aanleg van bijkomende gebouwen en ondergrondse parkings). Hierdoor bestaat een potentiële kans op het verstoren van archeologische waarden. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen kan immers enkel met verder onderzoek worden vastgesteld.

Archeologisch vooronderzoek is geregeld binnen de geldende regelgeving (verplichting tot opmaak van een archeologienota onder voorwaarden).

- In het Onroerendergoeddecreet is geregeld dat bij de vergunningsaanvraag onder bepaalde voorwaarden een bekrachtigde archeologienota moet zitten (zie tevens beslissingsboom).
- De verplichting is afhankelijk van een aantal criteria en drempels. Dit dient in de projectfase onderzocht te worden maar op planniveau kunnen er al duidelijke indicaties zijn. Of je verplicht bent een archeologienota toe te voegen aan de vergunningsaanvraag is onder meer afhankelijk van de totale oppervlakte van de percelen, de oppervlakte van de geplande bodemingrepen, de ruimtelijke bestemming van het terrein en de ligging binnen of buiten een archeologische zone uit de vastgestelde inventaris of binnen een beschermde archeologische site.
- Daarnaast is ook de vondstmeldingsplicht van toepassing. Iedereen die, op een ander moment dan bij het uitvoeren van een archeologisch vooronderzoek, een archeologische opgraving of het gebruik van een metaaldetector, een roerend of onroerend goed vindt waarvan hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat het archeologische erfgoedwaarde heeft, is verplicht daarvan binnen drie dagen aangifte te doen bij het agentschap. De Vlaamse Regering kan de nadere regels daarvoor bepalen.

Gezien er voldoende regelgeving is inzake archeologie, worden er geen aanzienlijke effecten verwacht.

Conclusie discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie te verwachten zijn.

7.5 Mens – mobiliteit

Onderstaand schema bevat een checklist van potentiële ingrepen in de discipline Mobiliteit. Enkel de effectgroepen en/of aspecten waarop 'ja' geantwoord werd, zullen verder meegenomen worden in de bespreking.

Voor de effectgroepen waarop 'nee' geantwoord werd, kan redelijkerwijze aangenomen worden dat er geen effecten verwacht worden.

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-mobiliteit	Ja	Nee
Mobiliteit		
- Zal het plan een wijziging in de verkeersgeneratie teweeg brengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, ...)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Zal het plan een wijziging in de (ontsluitings)infrastructuur teweeg brengen/vereisen?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Mobiliteit

Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

De huidige bereikbaarheid van het plangebied wordt reeds in artikel 3.5 van dit document besproken.

Algemeen kan gesteld worden dat het plangebied goed bereikbaar is voor de verschillende vervoersmodi.

Voor de het langzame verkeer (voetgangers en fietsers) zijn er verschillende mogelijkheden om het plangebied te bereiken (via de Zeepstraat, De Kimpel of Katteberg)). De interne doorwaadbaarheid is in zijn bestaande toestand vrij beperkt. Het planvoornemen heeft de doelstelling deze bereikbaarheid zowel vanuit de buurt te verhogen door middel van extra trage verbindingen. De bereikbaarheid voor langzaam verkeer zal dus toenemen.

Onderstaande figuur geeft hierbij een overzicht van de geregistreerde bewegingen van zowel fietsers als voetgangers (lopers) via de Strava app. Hoe roder (warmer) de stromen hoe meer passage er geweest is.



Figuur 47: Heatmap fietsers en voetgangers (Strava.com)

Via het openbaar vervoer is het plangebied op een degelijke manier te bereiken. Omheen het plangebied zijn er verschillende haltes voor openbaar vervoer terug te vinden (De Kimpel, Vrankrijk, station) en ook het station bevindt zich op wandelafstand van het plangebied.

Voor gemotoriseerd verkeer verloopt de ontsluiting voornamelijk via de lokale wegen type II (Vrankrijk) en III (Zeepstraat). De aanduiding als lokale weg type 3 houdt in dat de hoofdfunctie bestaat uit verblijven en de toegang verlenen tot de percelen. De Zeepstraat kent dus hoofdzakelijk bestemmingsverkeer. Het zuidelijk deel van de weg Vrankrijk is een lokale weg type II en heeft dus een hoofdfunctie als ontsluiting op lokaal niveau, langs waar kan ontsloten worden op het hoger wegennet (Alden Biesensingel). Via deze singel is het hoger wegennet zeer vlot bereikbaar.

Aan de hand van voorliggend planvoornemen is het mobiliteitsprofiel en de bijhorende impact op de mogelijke verkeersgeneratie eerder moeilijk in te schatten. Het programma dient concreter uitgewerkt te worden om een effectieve berekening te kunnen maken van de mogelijke verkeersgeneratie in de nieuwe situatie. Daarnaast is er volgens de bestaande juridische context ook een volledige (her)ontwikkeling van het gebied mogelijk, zij het dan in functie van bedrijvigheid waardoor we in dit scenario van herontwikkeling niet mogen uitgaan van een volledig nieuwe toestand en rekening dienen te houden met de huidige verkeersgeneratie (in functie van bedrijvigheid). Op het eerste zicht zijn er geen problemen te verwachten, een woon- en kantorenfunctie genereert verhoudingsgewijs minder verkeersbewegingen dan bedrijvigheid. Daarbij verloopt de afwikkeling naar het hoger wegennet via Vrankrijk en de Alden Biesensingel (N700) vandaag vlot. Wél wordt er tijdens piekmomenten vertraagd verkeer waargenomen ter hoogte van de Tongersestraat (N730), zie onderstaande figuur 30. Het is dus niet wenselijk dat de verkeersafwikkeling van het plangebied via de Zeepstraat naar het noorden zal verlopen.

Impact op afwikkeling

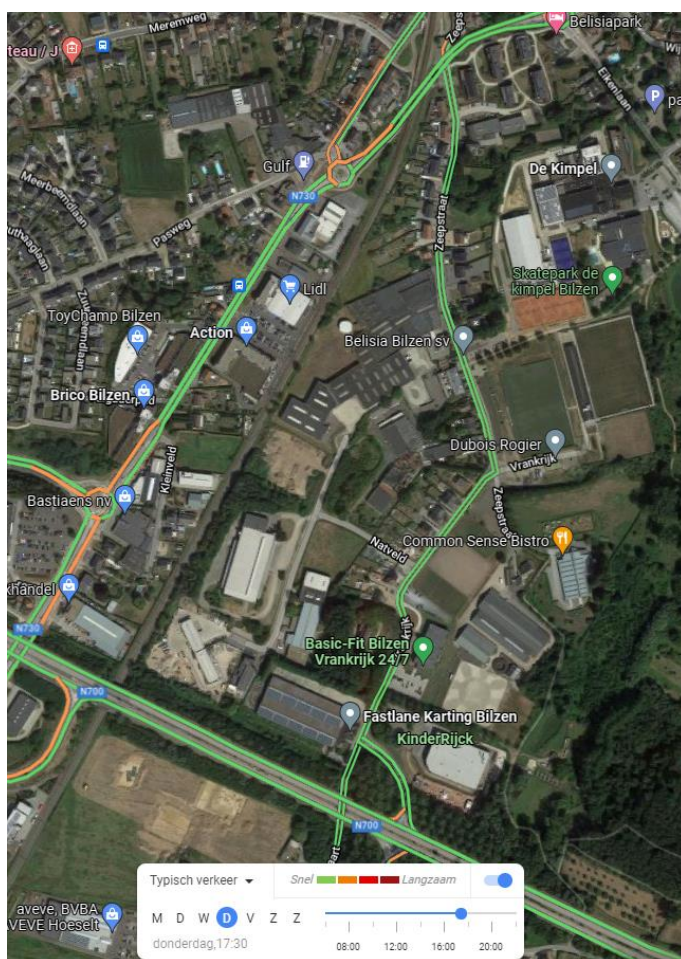
Onderstaande verkeersstelling (oktober 2020) van de Zeepstraat binnen het plangebied is beschikbaar. Er kan vastgesteld worden dat het merendeel van het verkeer op de Zeepstraat bestaat uit autoverkeer (67%), aangevuld met bestelwagens (19%) en vrachtwagens (5%).

Aantal vgt	auto's	bestel wagen	vracht wagen	vrachtw trailer	tweewiel	max. snelheid	< 30	< 40	< 50	< 60
1852	67,00%	19,00%	5,00%	1,00%	8,00%	50 km/u	19%	73,00%	98,00%	100,00%

Figuur 48: Verkeersstellingen Zeepstraat, bron stad Bilzen

Onderstaande figuur geeft een inzicht in de typische verkeersdrukke op de ontsluitende wegen zoals opgenomen in Google Maps tijdens het maatgevende piekmoment (donderdagavondspits). Hierbij geldt volgende kleurcode voor de snelheid van het verkeer:

- Groen: geen vertragingen in het verkeer
- Oranje: gemiddelde hoeveelheid verkeer
- Rood: vertragingen in het verkeer. Hoe donkerder rood, hoe lager de snelheid van het verkeer op de weg.



Figuur 49: Typisch verkeer (Google Maps)

Op basis van deze gegevens kan gesteld worden dat de verkeersafwikkeling zelfs tijdens de maatgevende piekmomenten, vlot verloopt.

De toename aan verplaatsingen van en naar het plangebied die verwacht wordt door de herontwikkeling is niet van die aard dat er een significante impact verwacht wordt op de afwikkeling van het omliggend wegennet.

Binnen het planvoornemen wordt ook maximaal ingezet op een goede doorwaardbaarheid van het plangebied voor fietsers en voetgangers en een verbeterde bereikbaarheid voor deze actieve weggebruiker. Er wordt dan voor deze zone ook geen significante impact verwacht op de afwikkeling.

Parkeren

De parkeermogelijkheden binnen de zone 'De Kimpel' zijn momenteel beperkt en op piekmomenten is het aanbod te beperkt. Er is besloten binnen de plancontour van het RUP te zoeken naar een parkeerzone die ingeschakeld kan worden zowel voor de bezoekers van De Kimpel als voor de bewoners/bezoekers van de site aan de Zeepstraat. Om zuinig om te springen met de beschikbare ruimte wordt ervoor gekozen om restruimtes in te schakelen voor deze parkeermogelijkheden of een tijdelijke parking in te richten op plekken waar een mogelijke ontwikkeling nog even op zich zal laten wachten. In de toekomst is het natuurlijk de bedoeling steeds zoveel mogelijk ondergronds parkeren te voorzien.

Er wordt nagedacht om de toegangen tot de parkeerzones aan de uiterste zuiden van het plangebied te voorzien zodat de centrale zone autoluw kan ingericht worden. Op deze manier creëert men randparkings waardoor de zwakke weggebruiker veilig doorheen het plangebied kan passeren.

Door de parkeermogelijkheden uit te breiden wordt er een positief effect verwacht in de buurt.

Conclusie discipline Mens - Mobiliteit

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline Mens-Mobiliteit te verwachten zijn.

7.6 Mens – ruimtelijke aspecten, veiligheid en gezondheid

Onderstaand schema bevat een checklist van potentiële ingrepen in de discipline Mens – ruimtelijke aspecten, veiligheid en gezondheid. Enkel de effectgroepen en/of aspecten waarop ‘ja’ geantwoord werd, zullen verder meegenomen worden in de bespreking.

Voor de effectgroepen waarop ‘nee’ geantwoord werd, kan redelijkerwijze aangenomen worden dat er geen effecten verwacht worden.

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-ruimtelijke aspecten, gezondheid en veiligheid	Ja	Nee
Ruimtelijke aspecten		
<i>Ruimtegebruik (er wordt tevens verwezen naar de plandoelstellingen en beschrijvingen)</i>		
- Zullen er landbouwfuncties en structuren wijzigen ten gevolge het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Ruimtebeleving		
- Genereert het plan een potentieel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy, veiligheidsgevoel)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gezondheid		
- Genereert het plan bijkomende geluids- en luchtmissies (incl. geur) (zoals bij een toename van verkeer, bepaalde bedrijfsbestemmingen, e.a.)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Voorziet het plan kwetsbare ³ functies (scholen, woningen, zorgvoorzieningen, ...)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Veiligheid		
- Voorziet het plan een wijziging in het voorkomen of toelaten van risicovolle installaties (bijvoorbeeld Seveso-inrichtingen, hoogspanningslijnen, infrastructuur (weg-spoorweg-waterweg-pijpleiding) voor transport van gevaarlijke stoffen...)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Ruimtelijke aspecten

Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

Ruimtegebruik en ruimtebeleving

Het doel is het herontwikkelen van onderbenutte terreinen door een kwalitatieve invulling met wonen en gemengde functies: De nieuwe kleinstedelijke ontwikkeling in dit binnengebied zal een meer positieve visuele belevingswaarde hebben, aangezien de oude bebouwing en verhardingen vervangen worden door nieuwe woongebouwen en grotendeels onverharde en groene publieke (plein)ruimte.

In het kader van een gepaste omgeving past het planvoornemen optimaal bij zijn omgeving. Het voorgenomen plan voorziet in een herstructurering en optimalisatie van de woonzone/bedrijfszone

³ Hieronder worden gebieden met woonfunctie (woongebied volgens juridisch planologische bestemming of groep van minstens 5 bestaande, niet onteigende of in onteigeningsplannen opgenomen wooneenheden die een ruimtelijk aaneengesloten geheel vormen) en kwetsbare locaties (alle terreinen waarop zich scholen, ziekenhuizen en rust- en verzorgingstehuizen bevinden) verstaan.

waarbij er een publiek toegankelijk geheel wordt nagestreefd met verschillende doorsteken voor langzaam verkeer en een integratie met groenvoorzieningen. Daarnaast wordt er aansluitend met de spoorlijn een hogere bouwhoogte vooropgesteld. Voorts wordt er een mix van woningtypologieën met andere stedelijke functies vooropgesteld om een interessante functionele diversiteit te creëren. Deze mix zal ook zorgen voor een verhoogde sociale veiligheid.

De visuele impact van het verhogen van het aantal bouwlagen zal beperkt worden door het opleggen van een aantal maatregelen om eventuele hinder te voorkomen. Zo wordt er een afstandsbuffer (45°-regel) alsook een visuele buffer (groenscherm) voorzien om de privacy van de bestaande woningen zoveel mogelijk te respecteren. Er wordt geoordeeld dat de ruimtelijke beleving en herkenbaarheid/ leesbaarheid van het gebied zal verbeteren.

Gezondheid

Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

Het plan kan een bijkomende verkeersgeneratie met zich meebrengen wat een toename van geluids- en luchtemissies als gevolg kan hebben. Figuren 15 en 16 geven reeds de impact van geluids- en luchtemissies weer gegenereerd door de spoorweg, de Alden Biesensingel en de Zeepstraat.

Uit figuur 15 kan er besloten worden dat er binnen de eerste 25m vanaf de spoorlijn een aanzienlijke geluidsbelasting (60-65 dB) verwacht kan worden. Indien er een woonfunctie voorzien wordt dient deze zich op voldoende afstand van de spoorweg te bevinden en is het aan te raden voldoende geluidsisolerend te werken op projectniveau.

Er kan redelijkerwijze aangenomen worden dat de toename van het verkeer beperkt zal zijn, en dat de toename minder dan 25% zal zijn, waardoor er geen waarneembaar geluidseffect door een toename van het verkeer wordt verwacht (toename < 1dB).

Ook voor lucht kan gesteld worden dat de toename van het verkeer relatief beperkt zal zijn en de RUP-contour niet grenst aan een streetcanyon. De luchtkwaliteit in het onderzoeksgebied en de omgeving is goed en er wordt slechts een beperkte toename in emissies vanuit de RUP-contour verwacht waardoor nog voldoende milieugebruiksruimte over is voor de nieuwe functies.

Ten aanzien van gezondheid worden dan ook geen aanzienlijke effecten verwacht.

Veiligheid

Kwetsbaarheden plangebied en omgeving

RVR-toets

Wat de veiligheid betreft werd er gekeken naar de database van de overheid die de SEVESO-bedrijven weergeeft in de omgeving. Onder een SEVESO-bedrijf wordt verstaan:

- Site waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd
- Site waar zulke stoffen behandeld worden
- Site waar gevaarlijke stoffen opgeslagen en verdeeld worden.

Uit de RVR-toets blijkt dat er zich geen SEVESO-inrichtingen in of in de nabije omgeving van het plangebied bevinden. De inplanting van nieuwe SEVESO-inrichtingen wordt in het RUP uitgesloten (zie bijlage).

Conclusie discipline mens - ruimtelijke aspecten, gezondheid en veiligheid

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens – ruimtelijke aspecten, gezondheid en veiligheid te verwachten zijn.

7.7 Klimaat

Rekening houdend met de aard van het planvoornemen en de effecten, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit het planvoornemen op het klimaat optreden:

- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de grondwatervoorraden.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de oppervlaktewater- en grondwaterhuishouding.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op biotoopverlies.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op hitte-eiland effecten
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op het klimaat vanuit een relevante verhoging van (CO₂-)emissies

Conclusie discipline klimaat

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline klimaat te verwachten zijn.

7.8 Leemten in de kennis

Er zijn geen leemten vastgesteld die ervoor zorgen dat de aanzienlijkheid van bepaalde effecten niet beoordeeld kan worden.

7.9 Grensoverschrijdende effecten

Het plangebied bevindt zich op ca. 11km van de gewestgrens met Wallonië en op ca. 10km van de landsgrens met Nederland. Er vinden aldus geen grensoverschrijdende effecten plaats.

7.10 Globale conclusie over de aanzienlijkheid van milieueffecten

Uit het effectenonderzoek blijkt dat het voorgenomen plan geen aanzienlijke milieueffecten zal hebben. Voor het RUP 'Zeepstraat' dient overeenkomstig artikel 4.2.3 paragraaf 3 van het DABM geen plan-MER te worden opgemaakt.

8 Bijlagen

8.1 **Behandeling adviezen en inspraakreacties**

8.2 **RVR-toets**

ADVIEZEN/INSPRAAKREACTIES Startnota RUP “Zeepstraat”, Gemeente Bilzen, RAADPLEGING VAN 12/05/2022 T.E.M. 11/07/2022 – Voorstel van antwoord raadpleging publiek en adviesvraag

Inventarisatie adviezen en inspraakreacties

adviesnr.	Adviesinstantie	Datum ontvangst	Besluit advies
A1	De Vlaamse Waterweg	17/05/2022	Gunstig
A2	INFRABEL	09/06/2022	voorwaardelijk gunstig/algemene voorwaarden
A3	Provincie Limburg - omgeving	09/06/2022	Voorwaardelijk gunstig
A4	Provincie Limburg – water & domeinen	15/06/2022	Voorwaardelijk gunstig
A5	Departement Omgeving	/	Geen advies
A6	De Lijn	06/07/2022	Gunstig
A7	Sport Vlaanderen	07/07/2022	Gunstig
A8	Toerisme Vlaanderen	/	Gunstig
A9	Departement mobiliteit en openbare werken	29/06/2022	Gunstig
A10	OVAM	28/07/2022	Voorwaardelijk gunstig/ Algemene voorwaarden
A11	GECORO	22/06/2022	Voorwaardelijk gunstig

Inspraakreactie	Datum ontvangst	
A1	13/06/2022	
A2	16/06/2022	
A3	27/06/2022	
A4	08/07/2022	
A5	10/07/2022	
A6	12/07/2022	

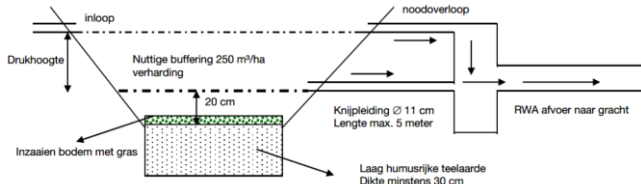
1. Overzicht adviezen en inspraakreacties.

Hieronder worden alle ingediende adviezen en inspraakreacties samengevat. Daarnaast wordt in de kolom 'Behandeling adviezen/inspraakreacties een antwoord en een voorstel tot aanpassing geboden.

Adviezen:

Nr.	Adviesinstantie – Thema adviezen	Inhoud advies	Behandeling/bespreking advies
A1	De Vlaamse Waterweg	De Vlaamse Waterweg heeft geen opmerkingen.	/
A2	INFRABEL	<ol style="list-style-type: none"> Algemene aandachtspunten: infrabel vraagt een 10m brede bouwvrije strook langsheen het spoorlichaam, die bij een gelijkgrondse ligging begrensd dient te worden door het dienstdpad en bij een ongelijkgrondse ligging wordt de 10m gemeten vanaf de uiterste grens van het talud. In deze bouwvrije strook kunnen, naast spoorgebonden constructies, wel wegneembare constructies (tuinhuizen, fietspaden, afsluitingen...) worden toegelaten, zolang de veiligheid van het spoor niet in gedrang komt. Op verzoek van infrabel moeten zij verplaatst of afgebroken kunnen worden. Biologische waarde: De biologische waarde van spoorwegdomein (incl. de bouwvrije strook) dient steeds als tijdelijke natuur aanzien te worden. De aanwezige flora mag de operabiliteit en veiligheid van de spoorweg niet in gevaar brengen en dient dus onderhouden te kunnen worden. Daarom vraagt infrabel om naast de 10m-strook eveneens het talud te beschouwen als een overdrukgebied dat spoorweggebonden constructies toelaat. 	Deze aandachtspunten zullen verwerkt worden in het RUP.
A3	Provincie Limburg - omgeving	<ol style="list-style-type: none"> De principes uit het voorontwerp van het Beleidsplan Ruimte Limburg kunnen reeds worden meegenomen bij de opmaak van het RUP. Hierin is onder meer opgenomen dat het tracé van de fietssnelweg geselecteerd is als een lijninfrastructuur in het beleidskader open ruimteschakels. Ontwikkelingen aan een lijninfrastructuur worden geïntegreerd benaderd en de provincie streeft naar win-winsituaties in functie van de uitbouw van een groenblauw netwerk. Er dient voldoende ruimte te zijn voor de integratie van dienstverlening, kantoor, kleinschalige bedrijvigheid of andere stedelijke functies die gebaat zijn met de nabijheid van goede OV-verbindingen (vooral belangrijk voor noordelijk deel van de site). De mogelijke functies zoals kleinhandel en kleinschalige detailhandel moeten goed worden afgewogen om concurrentie met het handelscentrum te vermijden. Hierover is de startnota niet eenduidig. In de doelstelling van het plan (p2 en p46) wordt kleinhandel genoemd als mogelijke activiteit en op p50 worden grootschalige en kleinschalige detailhandel uitgesloten. 	<ol style="list-style-type: none"> De principes uit het voorontwerp Beleidsplan Ruimte Limburg zullen opgenomen worden. De verweving van functies die wordt nagestreefd in het RUP staat op p48. Deze staat volledig in teken van het uitbouwen van een gemengde zone voor stedelijke ontwikkeling die een meerwaarde zal kunnen bieden voor de stad Bilzen. Kleinhandel is niet toegelaten op de site om concurrentie met het centrum te vermijden.
A4	Provincie Limburg – waterbeheer	Het wateradvies is voorwaardelijk gunstig .	Kennisgenomen van voorwaardelijk gunstig advies.

Nr.	Adviesinstantie – Thema adviezen	Inhoud advies	Behandeling/bespreking advies
		<p>1. Richtlijn gewijzigd overstromingsregime: Pluviale kaarten bevestigen dat het overstromen van de Demer geen invloed heeft op het projectgebied van het RUP. Wel kan het rioleringsstelsel hinder ondervinden wanneer de Demer hoog water heeft. De grote hoeveelheid verharding van het projectgebied genereert veel hemelwater dat afgevoerd dient te worden. Bij hoog water in de Demer kan dit mogelijk zorgen voor water op de straat. Bepaalde bestaande bedrijven/woningen kunnen constructievoorwaarden opgelegd krijgen of zich hier tegen te beschermen.</p> <p>2. Richtlijn gewijzigd afstromingsregime: Vanaf een verharde oppervlakte van meer dan 1 000 m² moet door de vergunningverlenende instantie advies worden gevraagd aan de waterbeheerder met betrekking tot mogelijke schadelijke effecten op de toestand van het oppervlaktewater. In het kader daarvan moet voldaan worden aan onderstaande voorwaarden. De projectzone bestaat uit al veel bestaande en vergunde verhardingen. Voor nieuwe verhardingen zijn de volgende regels van toepassing:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het effect van de nieuwe verhardingen moet gemilderd worden door de aanleg van een open bufferbekken met een volume van 250 m³/ha verharding dat zo goed mogelijk landschappelijk geïntegreerd wordt binnen een multifunctionele groenzone in de verkaveling. Dit wil zeggen zo groot mogelijk qua oppervlakte zodat het bufferbekken gedimensioneerd kan worden met een kleine drukhoogte (50 – 75 cm) om de toegelaten vertraagde leegloop van 20 l/s/ha zo goed mogelijk in de praktijk te realiseren d.m.v. een knijpleiding (diameter 10 cm). • Er moeten realistische en gedetailleerde dwars- en lengtesnedes van het bufferbekken worden bijgebracht met aanduiding van de hoogte van de inloopbuizen, de leegloopleiding en de noodoverstortleiding, alsook een beplantings- en een beheerplan. De taluds moeten zacht hellend worden aangelegd. Bodem en wanden worden in waterdoorlatend materiaal aangelegd en goed worden ingezaaid met gras bovenop een teelaardelaag. • De hoogte van de aansluiting van de knijpleiding en/of overloopleiding op de waterloop moet worden aangeduid op een dwarssectie van de waterloop. De knijpleiding wordt best minstens 20 cm boven de bodem van het waterbekken geplaatst om verstoppingsgevaar te minimaliseren. 	<p>De aangehaalde richtlijnen zullen nageleefd worden.</p>

Nr.	Adviesinstantie – Thema adviezen	Inhoud advies	Behandeling/bespreking advies
		 <ul style="list-style-type: none"> • Indien mogelijk wordt ook best vergunde ongebufferde verhardingen opgevangen in 1 of enkele centrale bekkens. Niet enkel het openbaar domein maar ook de verharding die normaliter onder de hemelwaterverordening valt per perceel. In leembodems waar enkel met vertraagde afvoer kan gewerkt worden is het veel efficiënter alle verharding te bufferen op 1 centraal punt. Een afkoppelingsdeskundige kan hier bij helpen. • Een bekken wordt best zo goed mogelijk landschappelijk geïntegreerd, combinatie met speelzones of rustzones is mogelijk. Hemelwaterbufferbekkens staan normaliter na hevige regenbuien na verloop van tijd terug droog. • Er moet zo veel mogelijk worden gewerkt, waar technisch mogelijk, met waterdoorlatende verharding om zo veel mogelijk regenwater oppervlakkig te infiltreren. • Kleine verhardingen kunnen oppervlakkig afwateren naar groenzones of infiltratiebermen. De kunnen e.v.t. verlaagd aangelegd worden zodat kleine buien de kans krijgen te infiltreren. De combinatie van deze zones met een slokker als noodoverloop is mogelijk. • Op de locaties van de toekomstige bekkens dient een infiltratieproef te worden uitgevoerd. • Ook ontharding moet bekeken worden. Alle verharding die kan worden afgekoppeld of vermeden zorgt voor minder overstromingsgevaar in het centrum van Bilzen en afwaarts. <p>Conclusie onderzoek waterbeheerder: Uit de toepassing van de nadere regels voor de toepassing van de watertoets bij besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006, en latere wijzigingen, is gebleken dat het RUP Zeepstraat een verandering van de toestand van watersystemen (of bestanddelen ervan) tot gevolg heeft. Deze verandering heeft geen betekenisvol schadelijk effect op het milieu voor zover de voorwaarden onder deel 2 worden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.</p> <p>Het wateradvies is voorwaardelijk gunstig.</p>	

Nr.	Adviesinstantie – Thema adviezen	Inhoud advies	Behandeling/bespreking advies
A5	Departement Omgeving	Het Departement Omgeving geeft geen advies.	/
A6	De Lijn	<p>Het advies van De Lijn is gunstig.</p> <p>Extra bemerkingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Op pagina 39 van de startnota, over het mobiliteitsplan van de stad Bilzen, stelt men: “De bereikbaarheid met het openbaar vervoer dient onderzocht en verbeterd te worden door hetzij aanleg van een halte, hetzij een aanpassing van de lijnvoering, hetzij het opnemen van de zones in het belbusgebied.” Deze aanname is voor De Lijn geen ambitie. Het plangebied is op wandelafstand gelegen van trein- en bushalte Bilzen Station. Het invoeren van bovengenoemde acties zou ‘overkill’ zijn en vermoedelijk niet resulteren in een stijging van reizigersaantallen. Het is wel belangrijk dat halte Bilzen Station zo goed mogelijk bereikbaar blijft voor voetgangers en fietsers van en naar het plangebied. Een verhoogde doorwaadbaarheid van de site is aangewezen om een goede bereikbaarheid van het openbaar vervoer te garanderen. Er is in de startnota nauwelijks melding gemaakt van het huidige en toekomstige aanbod openbaar vervoer van en naar de site. Een minimale bespreking is aangewezen. De overzichtstabel op pagina 2 en 3 van dit advies brengt verduidelijking. Het is belangrijk te stellen dat er in de nabije toekomst een nieuw ov-plan van kracht zal gaan bij de implementatie van basisbereikbaarheid. De startdatum van het nieuwe ov-plan wordt momenteel gesteld op 1 juli 2023. 	<p>Kennisgenomen van gunstig advies</p> <ol style="list-style-type: none"> Het gaat om een passage die werd overgenomen uit het mobiliteitsplan. Er zal een verwijzing gemaakt worden waarin verwezen wordt naar deze opmerking. We zullen geen passages schrappen die overgenomen werden uit bestaande/geldende documenten. Deze bespreking zal uitgebreid worden. Er zal in het RUP verwezen worden naar deze opmerking.
A7	Sport Vlaanderen	<ol style="list-style-type: none"> Het is belangrijk dat er in de nabijheid van de woonkern voldoende ruimte is voor enerzijds de georganiseerde sporter (de sportclub) als voor de anders- of niet georganiseerde sporter of recreant (wandelen, fietsen, joggen, spelen,...). Het plangebied is goed gelegen t.o.v. de woonkern en grenst aan een grote recreatiecluster met heel wat sportieve en recreatieve voorzieningen. Sport Vlaanderen is ervan overtuigd dat ook sport en recreatie hun plaats hebben in een gemengde ontwikkeling en dit zowel in functie van werknemers als omwonenden. Er wordt gedacht aan: in- en outdoorfitness, padelvelden, een loopbaan die eventueel kan verbonden worden met de bestaande loopomloop. Grenzend aan het plangebied lopen er twee bewegwijzerde sportieve routes: een mountainbikeroute en een loopomloop (zie bijlage 1). Dit zijn realisaties van Sport Vlaanderen i.s.m. de stad Bilzen. We vragen om – voor de volledigheid – deze ook op te nemen in het mobiliteitsoverzicht. (Indien dit RUP een impact zou kunnen hebben op deze routes vragen we om contact op 	<ol style="list-style-type: none"> De visie van het RUP getuigt van de ambitie om aan verschillende soorten recreanten plaats te bieden. Deze voorstellen zullen verder onderzocht worden. Het is evenwel niet de bedoeling de recreatieve cluster de Kimpel te laten doorlopen in de site van de Zeepstraat. Deze routes zullen opgenomen worden in het mobiliteitsoverzicht. De figuren zullen aangepast worden.


Nr.	Adviesinstantie – Thema adviezen	Inhoud advies	Behandeling/bespreking advies
		te nemen met: Tom Naômé, Consulent Sportieve vrije tijd, Afdeling Sportpromotie, Tom.Naome@sport.vlaanderen, +32 492 23 79 17)	
A8	Toerisme Vlaanderen	Toerisme Vlaanderen heeft geen opmerkingen.	/
A9	Departement mobiliteit en openbare werken	<p>Het advies van het departement is gunstig.</p> <p>Bijkomende aandachtspunten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het voorzien van ‘verschillende aantakkingen’ vanaf de site naar de fietssnelweg (cf p51), moet worden bekeken in relatie tot de projectnota voor de fietssnelweg F76. Een fietssnelweg is een vlotte doorgaande verbinding waarop best gebundeld wordt aangesloten en het aantal kruispunten/toegangen/conflictpunten wordt beperkt. 2. Het aantal parkeerplaatsen (voorlopig gepland op randparkings) moet correct berekend worden om duurzame verplaatsingen naar dit gebied te stimuleren. 	Kennisgenomen van gunstig advies.
A10	OVAM	<p>De OVAM geeft volgende aandachtspunten mee:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. bij overdracht van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de verplichtingen van het Bodemdecreet worden nageleefd: bodemattestverplichting (artikel 101 Bodemdecreet) en de bijzondere procedure voor de overdracht van risicogronden (artikel 102 tot en met 115 Bodemdecreet: o.a. uitvoering van een oriënterend bodemonderzoek); 2. bij onteigening van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de bepalingen van het Bodemdecreet worden gevolgd (artikel 119 en 119bis van het Bodemdecreet); 3. bij grondverzet op gronden in het projectgebied moet rekening worden gehouden met de bepalingen over het grondverzet in het VLAREBO-besluit van 14 december 2007; 4. Een grondwaterhandeling zoals het infiltreren en het onttrekken van grondwater kan een nabijgelegen bodemverontreiniging verspreiden. Daarnaast kan verontreiniging ook impact hebben op de handeling zoals bij de lozing van onttrokken grondwater dat verontreinigd is. Er werd daarom een richtlijn rond grondwaterhandelingen opgemaakt. Die biedt een praktische handleiding voor wie van plan is om een grondwaterhandeling uit te voeren. Deze handleiding is beschikbaar via deze link : https://ovam.vlaanderen.be/bemalingsvoorschriften; 	Er zal rekening gehouden worden met deze aandachtspunten.

Nr.	Adviesinstantie – Thema adviezen	Inhoud advies	Behandeling/bespreking advies
		<p>5. er moet rekening mee worden houden dat een bestemmingswijziging een impact kan hebben op de verplichtingen die krachtens het Bodemdecreet en het VLAREBO rusten op gronden uit het projectgebied met vastgestelde bodemverontreiniging, zo onder meer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een bestemmingswijziging kan een impact hebben op een eerdere beoordeling door de OVAM van de aard en de ernst van de bodemverontreiniging op gronden uit het projectgebied en bijgevolg eventueel op de saneringsnoodzaak en de saneringsurgentie. • een bestemmingswijziging kan aanleiding geven tot wijziging van het saneringsdoel voor een te saneren grond: zie artikel 10, §2 en 21, §1 Bodemdecreet. • een bestemmingswijziging na een beslissing van de OVAM tot ambtshalve sanering van een verontreinigde grond heeft tot gevolg dat de eventuele meerkost in geval van aanpassing van het saneringsdoel moet worden vergoed door de persoon die eigenaar is van de grond op het moment van de bestemmingswijziging: zie artikel 157, tweede lid Bodemdecreet. • een bestemmingswijziging kan de verplichting met zich brengen om een nieuw oriënterend bodemonderzoek uit te voeren bij de overdracht van een risicoground gelegen in het projectgebied, meer bepaald als ingevolge de bestemmingswijziging de grond valt onder een bestemmingstype waarvoor strengere bodemsaneringsnormen gelden: zie artikel 64 en bijlage IV van het VLAREBO-besluit van 14 december 2007. 	
A11	GECORO	<p>De GECORO geeft een voorwaardelijk gunstig advies op voorwaarde dat de volgende bemerkingen verwerkt worden in de verdere uitwerking van het RUP:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De GECORO vraagt om een overkoepelend parkeerplan en bijhorende visie op te maken voor het RUP en de aanwezige parkings buiten het RUP (voetbal, tennis, paardenhumaniora, restaurant Common sense, fitness, Kinderrijck, karting, ... en van de bedrijvensites). Er is reeds veel parking aanwezig, worden deze momenteel efficiënt gebruikt? Het toekomstig ondergronds parkeren wordt mee in kaart gebracht. 2. Er dient veel aandacht te zijn voor ontharding en het aanbrengen van belevingsgroen. (Ter illustratie kan een bestaande parking omgevormd worden naar een recreatieve functie met belevingsgroen, green play,... zodat het parkeren meer geclusterd wordt in het gebied). 3. De GECORO uit bedenkingen bij het omvormen van bufferzone uit het gewestplan naar speelzone, recreatie functie. Een herbestemming dient 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Er wordt in het verdere verloop van het RUP een mobiliteitstoets opgemaakt. 2. Er zal in de mate van het mogelijke rekening gehouden worden met dit voorstel in de aanduiding van te ontwikkelen groenzones. 3. Er wordt rekening gehouden met deze opmerking. In de startnota (p. 56) is reeds opgenomen dat als er een buitenspeelruimte gecreëerd wordt,

Nr.	Adviesinstantie – Thema adviezen	Inhoud advies	Behandeling/bespreking advies
		<p>concreet gemotiveerd en omschreven te worden, zodat de buffering en het hoog opgaand groen behouden blijven in hun functie.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. De aspecten energie, klimaat en waterhuishouding dienen volgens de GECORO verder uitgewerkt te worden in een concrete visie. Wat zijn de mogelijkheden voor groepsenergievoorziening, warmtenetten, combinatie bedrijvigheid-wonen inzake energie-uitwisseling. Hoe kan omgegaan worden met wateroverlast en dergelijke? 5. De GECORO vraagt hoe het langzaam verkeer in al zijn aspecten (veiligheid, bereikbaarheid, inrichting, ...) in het RUP wordt opgenomen? Hoe wordt langzaam verkeer in deze zone gecombineerd met gemotoriseerd verkeer? Een mobiliteitsvisie speelt hier een prominente rol. Veiligheid tussen de diverse weggebruikers is een zeer belangrijk aspect. Dit is onderdeel van een mobiliteitstoets. 6. Volgens de GECORO moeten in het RUP trage verbindingen worden voorzien, die een afremmende inrichting van de weg beogen. Doorwaadbaarheid voor langzaam verkeer is essentieel. 7. Er wordt rekening gehouden met verschillende soorten fietsers: fiets-ostrade, recreatieve fietsers, gezinsfietsers, scholieren, fietskarren enz. en dit vanuit de verschillende invalrichtingen (Bilzen centrum, Merem, Hoeselt, ...). 8. De veiligheid van de voetganger moet prominent bewaakt worden. De zones voor voetgangers en fietsers dienen goed afgebakend te worden om conflicten te vermijden. De focus in het RUP moet liggen op de zwakke weggebruiker: fietsoplaadpunten, fietsenstalling, afremmende weginrichting, ... 9. De volgende zwaktes worden volgens de GECORO niet duidelijk toegelicht: het geluid van de spoorweg, de geuroverlast van intercompost, de natte ondergrond en de ringweg (Alden Biesensingel). 10. De GECORO vraagt om concreet te denken aan de (toekomstige) bewoners van de Zeepstraat en het gebied; hoe zij naar het centrum geraken. Dit moet zonder grote omwegen kunnen. 11. De startnota geeft op meerdere plaatsen de indruk dat groot- én kleinhandel toegelaten worden. Het moet duidelijk zijn dat dit niet toegelaten is. Het is niet de bedoeling om in deze zone te concurreren met het centrum en de toegangsstrip. 12. De korrelgrootte van de inrichting van dit gebied en de verhoudingen tussen grondgebonden woningen en meergezinswoningen dient uitgewerkt te worden: o.a. wonen voor jonge gezinnen, niet louter appartementen. 	<p>de groene omgeving maximaal bewaard moet blijven samen met de bufferende functie van het groen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Specifieke maatregelen en inrichtingen m.b.t. deze zaken zullen in het verdere verloop van het RUP opgenomen worden. 5. De specifieke inplanting van trage verbindingen zal het in het verdere verloop opgenomen worden. Er zal een mobiliteitstoets worden uitgewerkt voor het RUP. 6. In de startnota (p. 51) wordt reeds duidelijk gemaakt dat het RUP voldoende trage verbindingen zal voorzien. 7. Hier zal rekening mee gehouden worden. 8. Hier zal rekening mee gehouden worden. 9. Deze pijnpunten zullen verder onderzocht en beschreven worden. Indien nodig zullen maatregelen getroffen worden in het RUP. 10. Eerst en vooral zijn er de bijkomende trage verbindingen die gerealiseerd zullen worden door het RUP. Wat betreft de autotoegankelijkheid zal het verkeer zo veel mogelijk langs het zuiden geleid worden. 11. Dit zal waar nodig aangepast worden. 12. Type woningen en volume-aspecten worden in de volgende fasen van het RUP verder onderzocht en uitgewerkt.

inspraakreacties:

Nr.	Inhoud inspraakreactie	Behandeling/bespreking advies
1	<p>De inspraakreactie bevat volgende bemerkingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> De Zeepstraat is een drukke route met veel snelrijdend verkeer ondanks de verhoogde snelheidsremmers, Er dienen dringend maatregelen genomen te worden. Helaas gaan deze nog lange tijd op zich laten wachten, gezien de langdurige ontwikkeling van het RUP. Een goede zaak dat het noordelijk gedeelte van de Zeepstraat als woongebied wordt ingepland. Dit gedeelte als fietstraat omvormen is goed maar garandeert niet altijd een lagere snelheid. Gezien dit stuk van de Zeepstraat evenwijdig loopt met de Eikenlaan zou de Zeepstraat als plaatselijk verkeer kunnen gelden. Bilzenaren die van het centrum komen, kunnen de Sportaccommodatie bereiken via de parkings aan de Eikenlaan. Andere bezoekers kunnen deze sportinfrastructuur bereiken via de singel. Een doorsteek met een nieuwe weg, van de Eikenlaan naar het zuidelijk deel van de Zeepstraat, richting bedrijvenpark, zou de bereikbaarheid hiervan nog meer ten goede komen. Ik wil er u op wijzen dat op de dagen dat Belisia een thuismatch speelt, de stoepen van de Zeepstraat als parking gebruikt worden en de voetgangers genoodzaakt zijn om op de openbare weg te wandelen. Dit zou in de toekomst moeten vermeden worden. Het aanleggen van een stoep of wandelpad is een goede suggestie, maar slechts een oplossing voor één kant van de openbare weg. Er wordt eveneens weinig gedaan aan de geluidshinder van de treinen thv station van Bilzen en dit zowel t.h.v. Merem, als t.h.v. de kant van de Zeepstraat. Vier jaar geleden werden er appartementen gebouwd die al de geluidshinder van de Belisiatunnel moeten dragen en ook nog eens de lawaaiërige doortocht van veel (goederen)treinen. In andere gelijkaardige steden worden er in overleg tussen stad en NMBS Infrabel, geluidswerende schuttingen geplaatst. Voor de overlast van de Belisiatunnel zouden structurele snelheid- en geluidscntroles de hinder kunnen reduceren. 	<ol style="list-style-type: none"> In de omschrijving van de visie op vlak van ontsluiting (p51) worden reeds een aantal mogelijke ingrepen voorgesteld die chauffeurs moeten ontmoedigen om het gebied binnen te rijden via het noorden (Zeepstraat). Er zullen dus maatregelen getroffen worden om het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk langs de Alden Biesensingel te laten instromen. Dit zal verder onderzocht worden. Het beleid is op de hoogte van de parkeerproblematiek thv de voetbal. De vooropgestelde groenbuffer langsheen de spoorweg zal een deel van het geluid bufferen. Er zal niet opgenomen worden dat er geluidswering moet voorzien worden.
2	<p>Deze inspraakreactie is afkomstig van de eigenaars van de site Belizia Shoe N.V.:</p> <ol style="list-style-type: none"> We zijn tevreden met de opmaak van het RUP. De eigen ontwikkelingsvisie met betrekking tot onze bedrijfssite sluit ook aan bij de uitgangspunten van de startnota. Wij willen als eigenaar van gronden binnen het plangebied graag betrokken worden bij de verdere opmaak van het RUP. <p>Stedenbouwkundige studie van Geosted werd bij advies gevoegd. Deze werd reeds voorafgaand aan de publieke raadpleging met de stad besproken.</p>	<ol style="list-style-type: none"> / De bevolking zal steeds op de geijkte momenten geraadpleegd worden. De voortgang kan gevolgd worden via de website van de stad Bilzen.

Nr.	Inhoud inspraakreactie	Behandeling/bespreking advies
		
3	<p>Indien er een versmalling van de Zeepstraat komt, dient er voldoende ruimte over te blijven om met onze vrachtwagen incl. aanhanger (25m) te manoeuvreren. Dit is essentieel voor het uitvoeren van ons beroep. Dit betreft het stuk van de Zeepstraat t.h.v. huisnummer 34.</p>	<p>Hiermee zal rekening gehouden worden zodat de beroepsuitvoering niet in gedrang komt.</p>
4	<p>De inspraakreactie bevat volgende bemerkingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Gezien de bedrijvigheid van de sportfaciliteiten en het paardenhumaniora is er momenteel zeer veel verkeer op Vrankrijk. Dit gaat van zwaar vrachtverkeer tot fietsers, bussen en auto's. Dat er parkeergelegenheid bij gecreëerd zal worden, is dan ook een zeer goed idee. Doch om Natveld als ingangspunt en doorloopweg te nemen lijkt ons sterk af te raden. In het RUP wordt verwezen naar een verkeerstelling van 2020 (p67). Ik nodig u graag uit om nu eens te komen kijken op de aansluiting Natveld/Vrankrijk. Het bedrijf Biesmans is uitgebreid en heeft enorm veel zwaar vrachtverkeer. Daarnaast zijn er ook 19 bedrijfshallen bijgekomen, met elk hun eigen voertuigen en het nodige transport voor leveringen. Deze bedrijfshallen worden ook niet vermeld in het RUP of weergegeven op de (oude) kaart. Dit is ook niet enkel op bepaalde uren van de dag. Biesmans 	<ol style="list-style-type: none"> Er wordt gedacht aan een oplossing van het verkeersvraagstuk. De verdere uitwerking van het RUP alsook de update van het mobiliteitsplan zal dit uitklaren.

Nr.	Inhoud inspraakreactie	Behandeling/bespreking advies
	<p>rijdt de hele dag heen- en weer met zwaar vrachtverkeer en er wordt ook voortdurend gelost en geleverd door de andere bedrijven die er gevestigd zijn. Ook Kinderrijk, het fitnesscentrum (24u open), karting en de toegang tot dierenpark/katteberg brengen heel wat verkeer met zich mee.</p> <p>2. Daarnaast is er de gevaarlijke S-bocht (t.h.v. Vrankrijk 25). Het zware vrachtverkeer krijgt zijn bocht niet genomen. Daarnaast rijdt het gewone verkeer ook al door deze bocht. Eigenlijk is het maar wachten tot er een zwaar ongeval gaat gebeuren. Er moet gewoon enorm veel, maar ook zeer zwaar verkeer door deze S-bocht. De toekomstige Albert Hein en Jysk zullen voor nog meer verkeer zorgen. U vernoemt dan de oprit om de ring op te gaan. Doch deze opritten zijn zeer klein en niet mogelijk om veel verkeer te laten wachten. Door de route over de parking te laten lopen (zoals vermeld op blz 51), of een toegangsweg via Natveld te leiden zou u de verkeerssituatie nog gevaarlijker en drukker maken dan ze nu al is.</p> <p>3. We raden aan om een verkeersmeting te doen, niet op Vrankrijk maar net aan de S-bocht.</p>	<p>2. Indien noodzakelijk geacht wordt zullen deze opritten aangepast worden aan het verkeer.</p> <p>3. De stad voerde reeds tellingen uit thv de site.</p>
5	<p>De inspraakreactie bevat volgende bemerkingen:</p> <p>1. Het effect op de algemene mobiliteit binnen het plangebied wordt mijn inziens behoorlijk onderschat. Het is onbegrijpelijk dat de ontwikkeling van de bedrijfs- en handelszone op Eikaert vrijwel niet in dit verhaal geïntegreerd werd. De zuidelijke toegang via de afrit op de Alden Biesensingel speelt hierin een cruciale rol. We spreken immers over een exponentiële toename van verkeer ingegeven door actuele en toekomstige ontwikkelingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De invulling van de Belisia Shoe site met woningen en kantoreenheden • De nieuwe bedrijfshallen aan Eikaert; • Toekomstige nieuwe handelspanden op Eikaert; • Het onrechtstreekse effect van de ontrading van de verkeersinstroom via de Zeepstraat. Wie voorheen langs deze toegang kwam zal dit nu via de Alden Biesensingel moeten doen. <p>De huidige afrit voldoet totaal niet en kleine aanpassingen zijn zeker niet voldoende. Nu reeds kan je dit complex moeilijk verkeersveilig benoemen. Zo is de afstand tussen de brug en de afrit tegenover de karting veel te kort waardoor er een zeer beperkte zichtbaarheid is van verkeer komende uit richting Hoeselt. Ook de S-bocht aan Basic-fit wordt alsmaar problematischer met name door het toenemende zware verkeer van BMS.</p>	<p>1. Het is de bedoeling de huidige verkeersproblematiek op te lossen, maar ook ervoor te zorgen dat er geen nieuwe verkeersproblemen de kop opsteken. Hiervoor wordt er een mobiliteitstoets gemaakt.</p>

Nr.	Inhoud inspraakreactie	Behandeling/bespreking advies
	<ol style="list-style-type: none"> 2. Het is goed dat kwalitatieve recreatie een kans krijgt op deze site, maar de huidige plannen laten veel interpretatievrijheid toe. Zo kan er bijvoorbeeld veel overlast komen door een uitbreiding van de padelvelden. Het is ook jammer dat atletiekdisciplines geen plaats krijgen binnen het gebied. 3. De groenelementen lijken meer decoratief te zijn. Men spreekt zo over bufferzones, maar deze krijgen een invulling met groene parkeerruimtes. Dit lijkt een minimale interpretatie van een bufferzone. 4. De visieomschrijving laat mijns inziens nog te veel ruimte voor invullingsactiviteiten die niet (meer) passen bij de globale insteek. De groei van BMS kan in de toekomst te groot worden inzake druk op de omgeving zowel wat betreft verkeersveiligheid als naar geluidsoverlast. Hoewel zagezegd niet verwacht behoort een verdere uitbreiding op de terreinen van het vroegere Elka nog steeds tot de mogelijkheden. Dit bleek uit de reacties van een aantal aanwezige deskundigen. Zelf ga ik ervan uit dat dergelijke bedrijven stilaan uit de Bilzen-centrum-zone zullen verdwijnen en elders een geschiktere locatie vinden in onze gemeente. Maar men zou dit in het RUP ook uitdrukkelijk kunnen stipuleren. 5. De intentie om de huidige bewoning in Zeepstraat en Vrankrijk op langere termijn te vervangen door wooneenheden voor een groter aantal bewoners is een verdedigbare intentie maar niet meteen een leuke boodschap om horen voor de meeste rechtstreeks betrokkenen. Dat sommigen op het infomoment suggereerden dat dit ook een meerwaarde voor onze huidige woningen zou kunnen betekenen lijkt me wishful thinking of een rookgordijn, en zal uiteindelijk alleen meerwaarde creëren voor bouwpromotoren die zich kunnen permitteren om zulke woonunits te realiseren. 6. Verder zou ik willen weten waar de opmerkingen en suggesties terecht komen? Enkel bij de betrokken ambtenaren of ook bij de betrokken schepenen? 	<ol style="list-style-type: none"> 2. In de verdere uitwerking van het RUP zullen er concrete uitspraken gedaan worden ivm de recreatie. 3. Het is niet zo dat de groenelementen louter decoratief zijn. De visie stelt een aantal functionele groenbuffers voorop die nog verder uitgewerkt zullen worden in de uitwerking van het RUP. 4. De voorgestelde functies in het programma voor de site zijn zorgvuldig afgewogen. Het is niet de bedoeling storende functies te behouden op de site. 5. De ontwikkeling van deze zone is vandaag ook reeds mogelijk binnen het woongebied van het gewestplan. De keuze wordt gemaakt om dit mee op te nemen in het RUP om een aantal voorwaarden op te nemen die moeten zorgen voor een hogere kwaliteit van de omgeving. Er wordt ook duidelijk gesteld dat het behoud van de woningen zeker mogelijk is. De voorgestelde visie is een lange termijnvisie waar men uiteindelijk naartoe zou willen evolueren. 6. De adviezen en inspraakreacties worden verzameld en verwerkt door het studiebureau in samenwerking met de stad Bilzen. Deze reacties worden verwerkt in het RUP.
6	<p>De inspraakreactie bevat volgende bemerkings:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De plannen voorzien op het braakliggende terrein naast de villa 'Lenaerts in de ontwikkeling van een verbinding tussen de site De Kimpel en de Zeepstraat. Dit met het oog op een vlotte ontsluiting richting Fietsfabriek en station. De bestemming van het perceel zal hiervoor gewijzigd worden 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Er wordt bekeken in hoeverre padelsterreinen uitsluiten kan worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het RUP.

Nr.	Inhoud inspraakreactie	Behandeling/bespreking advies
	<p>van woonzone naar recreatiezone. Vermits de constructies voor het uitoefenen van heel wat recreatie- of sportinfrastructuur niet onderworpen zijn aan een vergunningsplicht, zouden wij u willen verzoeken om in de voorschriften voor de uitbreiding van de recreatiezone een verbod op hinderlijke recreatie- of sportinfrastructuur op te nemen. Wij denken hierbij expliciet aan een verbod op de aanleg van bijkomende padelpleinen die licht- en geluidsoverlast zouden teweegbrengen ten opzichte van het woonlint aan de Zeepstraat.</p> <p>2. In tweede instantie voorzien de plannen in toekomstige ontwikkelingen voor gemengd gebruik (diensten/wonen) op de terreinen waar momenteel de opslagplaatsen van Belisia Shoe en Elka Color gelegen zijn. In het kader van deze ontwikkelingen zouden wij willen vragen om een hoogtebeperking voor de nieuwe constructies op te leggen alsook voldoende ruimte voor groenaanleg/bufferzones op te nemen in het RUP.</p>	<p>2. In de verdere uitwerking van het RUP zullen er zeker uitspraken gedaan worden mbt bouwhoogtes en groenvoorzieningen.</p>

uw bericht van
13/12/2021

uw kenmerk
466430

ons kenmerk
RVR-AV-1550

bijlagen
Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "RUP Zeepstraat"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Onderstaande aftoetsing heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 13/12/2021, met ref. RVR-AV-1550), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, aangezien er binnen het plangebied enkel bestendigheid van bestaande bedrijvigheid wordt voorzien.

Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan het Team Externe Veiligheid en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt.

Voor verdere informatie kan u terecht bij het Team Externe Veiligheid van het departement Omgeving via seveso@vlaanderen.be

¹ Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

² Inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn

³ Gebieden zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage

Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

RUP ID nummer	466430
RUP titel	RUP Zeepstraat
Initiatiefnemer	stad Bilzen
Plangebied	



Toets uitgevoerd op	13/12/2021
Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen	Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied

Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

Vraag	Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland?
Antwoord	Ja, er is bedrijvigheid aanwezig of gepland.
Vraag	Voorziet het RUP enkel bestendiging van bestaande bedrijvigheid of ook de mogelijkheid tot nieuwe bedrijvigheid?
Antwoord	Het plan omvat enkel bestendiging van bestaande bedrijvigheid.

© Antea Group 2023

Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Antea Group mag geen enkel onderdeel of uittreksel uit deze tekst worden weergegeven of in een elektronische databank worden gevoegd, noch gefotokopieerd of op een andere manier vermenigvuldigd.